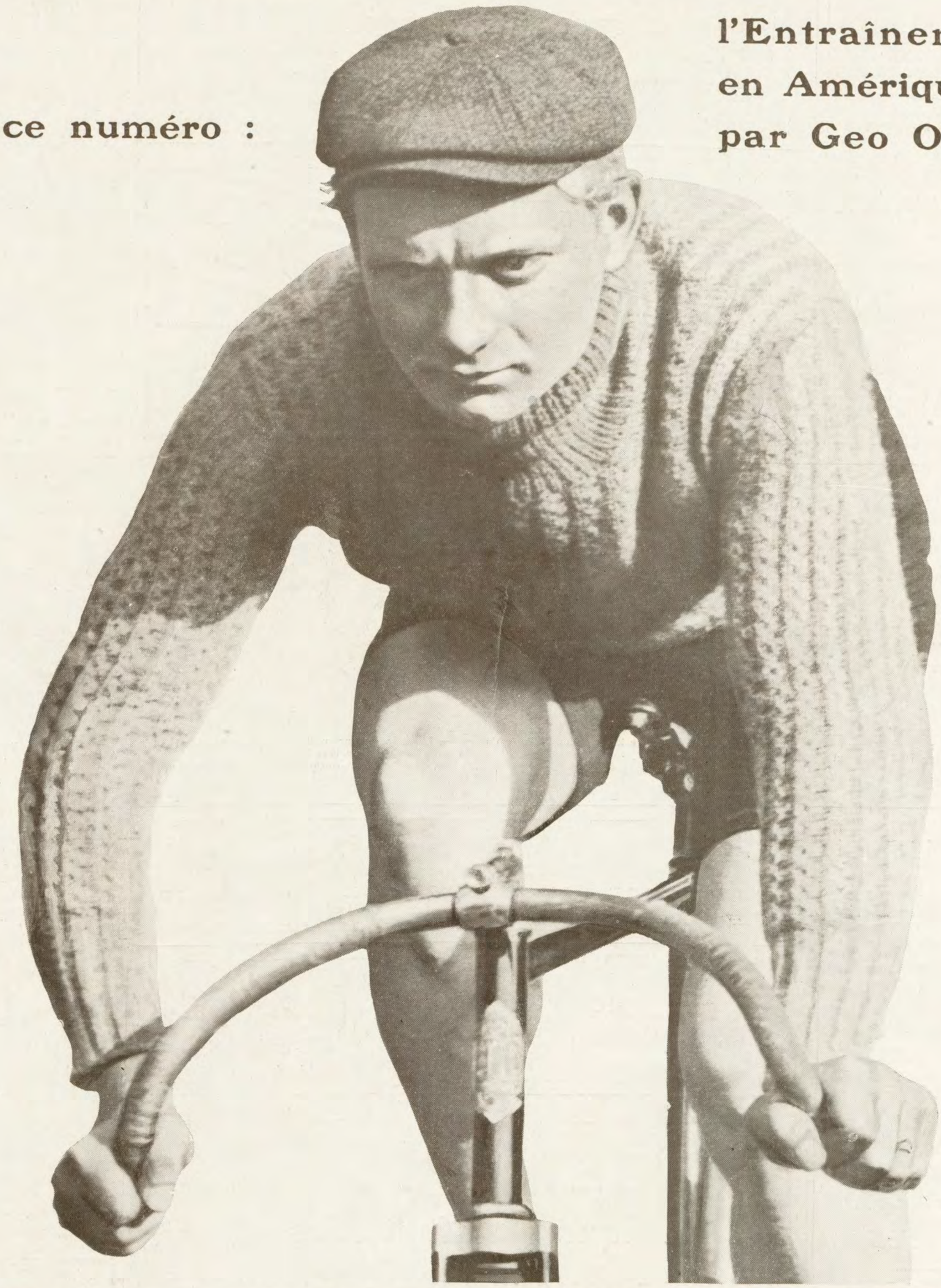
9e Année ø N° 398 — 50 centimes — 4 Mai 1906 ø Tous les Vendr

LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce numéro :

l'Entraînement en Amérique par Geo ORTON



Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ *28* ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

CORNET
le vainqueur de Paris-Roubaix, est le grand favori des épreuves de longue distance sur route pour la saison qui vient de commencer

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BON à détacher POUR 5 FRANCS

Unique Versement.

ON REÇOIT 22 NUMÉROS

Plus de **25 MILLIONS** de Lots

Bons Panama, Congo, Turc, Presse, Ville de Paris, Crédit Foncier.

72 Gros Lots { 1 de **600.000**f — 6 de **500.000**f ; 3 de **300.000**f — 8 de **250.000**f ; 3 de **150.000**f — 15 de **100.000**f

plus : 9 de 60.000 fr., 4 de 50.000 fr., 9 de 25.000 fr., etc. Au total plus de **38 millions**, et l'on est co-propriétaire des 22 titres et l'on participe pendant trois ans aux tirages. Le journal indiquant les numéros gagnants sera envoyé gratis pendant six mois. — Ecrire M. DUGARDIN, Cie de l'UNION des TIRAGES, 20, rue La Bruyère, Paris.

Nouveau ! Un INSTRUMENT surprenant

LE TROMBINO

Vous soufflez DE SUITE sans études et sans avoir des connaissances des notes les plus belles chansons, danses marches. Sur notre **TROMBINO** à 18 tons, nouvellement inventé, vous pouvez jouer *La Marseillaise, Marche Lorraine, Le Chant du Rossignol, Marche des Gardes Françaises, Cavalleria Rusticana, Flots du Danube, La Fanfare de Saint-Cloud, Carmen, Daisy Bell, Dans les Gardes Françaises*, et encore environ 800 autres morceaux choisis. Le **TROMBINO** fait sensation partout, d'autant plus qu'en jouant dans une société, quelqu'un dont auparavant personne ne soupçonnait les connaissances en musique, débute comme virtuose sur le **TROMBINO**. Le **TROMBINO** est le compagnon le plus fidèle des excursions, promenades à pied, à bicyclette, en voiture et en bateau. Le **TROMBINO** à 18 tons se joue, avec les instructions faciles à comprendre, pour placer les rouleaux de musique, et une riche liste de chansons, **port** et emballage **libres et sans droits d'entrée**, bien nickelé, à 18 tons, 15 francs ; les morceaux, 0f 60. Envoi moyennant l'envoi anticipé de l'argent ou contre remboursement seulement, par la **Compagnie Américaine**, 67, Lg. R. Porte-aux-Vaches, Anvers (Belgique).

GLADIATOR

18, Bd Montmartre — 62, Av. de la Gde Armée

Demandez les CATALOGUES 1906

Gladiator

CYCLES OU AUTOS

qui sont envoyés franco — Ils vous intéresseront certainement

Direction & Usines : PRÉ St GERVAIS (Seine)

La Coupe Vanderbilt
Le Record des 5 Milles
Les 2 Milles en 58 s. 3/5

appartiennent aux

PNEUS

DUNLOP

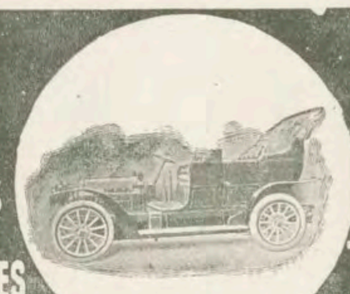
qui viennent de remporter au

MEETING DE CUBA

un nouveau trophée

350 kilomètres à 100 kilom. à l'heure

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME



VINOT DEGUINGAND

2 & 4 Cyl — 12 & 60 HP

29 Quai National — PUTEAUX (Seine)

Nouveauté !!!

LES PLAQUES et Papiers de la **S·I·P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs

5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

La Semaine Comique, par Henriot.

UN PHILOSOPHE :
Attendant le passage d'un train-transport Renard qui voudra bien le prendre à la remorque.

Nouvel essai de défense contre les Apaches, à l'aide du parapluie à baïonnette.

— Imbécile qui ne veut pas prendre un bain ! Avoir comme ça horreur de l'eau !
— Mais non... seulement, je veux attendre le mois de traversée de la Seine ?

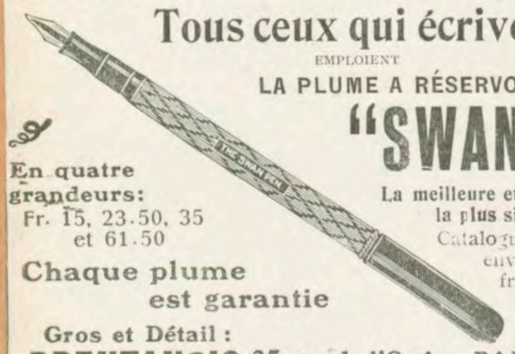
— Alors, les omnibus automobiles, on les appelle des Autobus ?
— Oui, mais c'est un peu long : Obus suffirait.

Tous ceux qui écrivent

EMPLOIENT

LA PLUME A RÉSERVOIR

"SWAN"



En quatre grandeurs: Fr. 15, 23.50, 35 et 61.50

La meilleure et la plus simple

Catalogue n° 3 envoyé franco.

Chaque plume est garantie

Gros et Détail :

BRENTANO'S 37, av. de l'Opéra, PARIS et dans toutes les bonnes Papeteries

Exiger la marque "SWAN"

Pneu Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, avenue de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

COMPTOIR BISONTIN

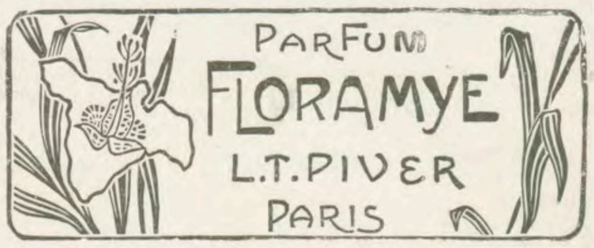
E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance



Cycles

SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

PLAQUES RADIO-BROM GUILLEMINOT ULTRA-RAPIDES

AMER PICON

Tonique - Rafraîchissant

LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN

DEMANDEZ UN **PICON**

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10 PARIS

(Près l'École de Médecine).

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.

QUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PARIS

Les grandes difficultés que nous rencontrons en ces temps de grève pour faire imprimer la Vie au Grand Air ne nous permettent pas de serrer l'actualité d'aussi près que d'habitude. Nous réclamons à cet égard l'indulgence de nos lecteurs.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

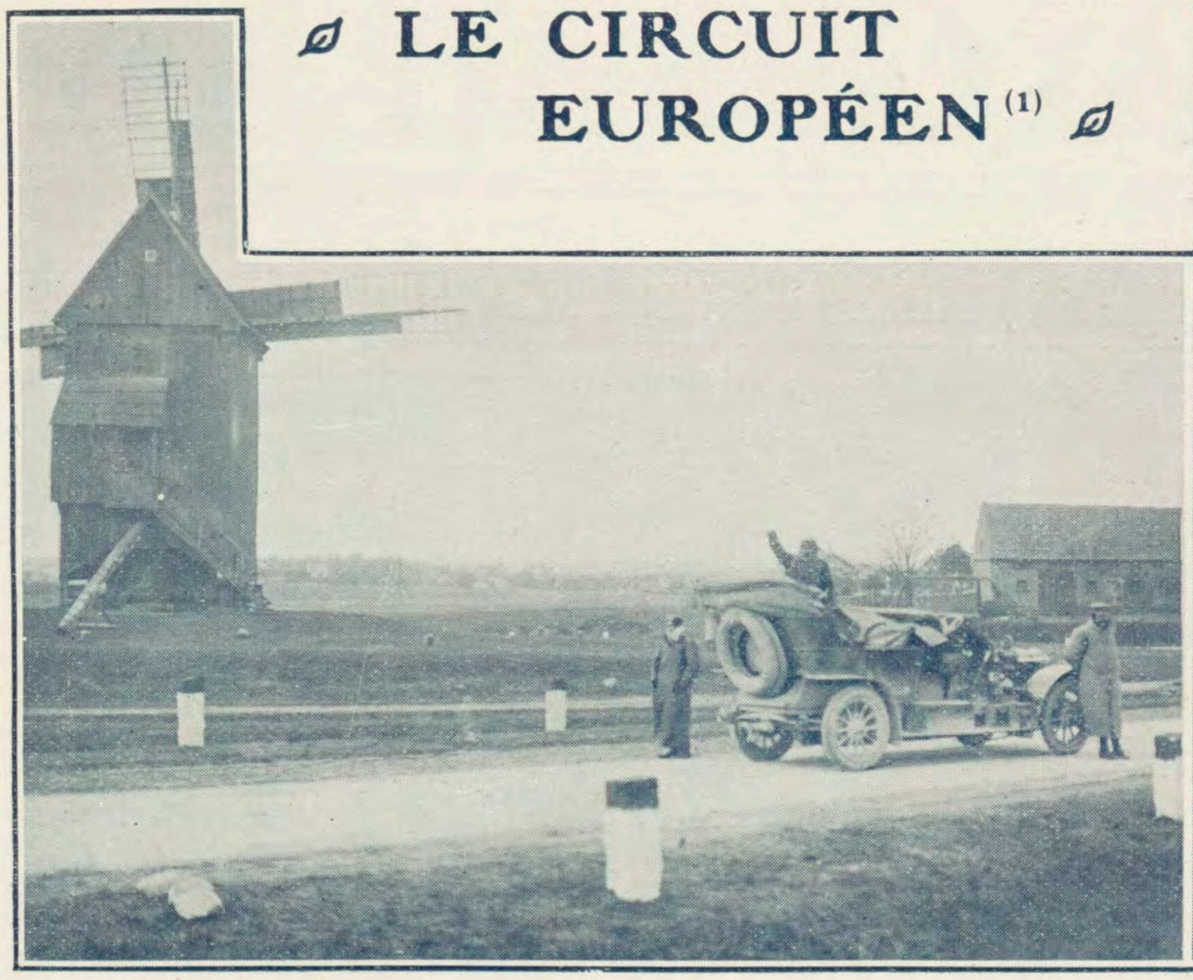
4 Mai 1906 — N° 398
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LA COUPE D'ANGLETERRE (FOOTBAAL ASSOCIATION CUP)

La finale de la Coupe de football association est, dans le Royaume-Uni, un des plus gros events de l'année. Elle s'est disputée le 21 avril entre le Newcastle United et l'équipe d'Everton. La partie a naturellement été acharnée. On remarquera que dans le curieux instantané ci-dessus, 7 hommes sont en l'air en même temps, dans le groupe de droite d'où sort le ballon.

LE CIRCUIT EUROPÉEN (1)



A travers la Silésie

La route en Silésie traverse une plaine peuplée de moulins et bordée de bornes aux couleurs allemandes (blanc et noir).

Sur les bords de la Wörther See (Autriche)

Un admirable panorama récompense le touriste d'avoir surmonté les difficultés de la route.

IV

Les voitures qui feront la course ⌀ Les conducteurs ⌀ Importance de l'épreuve ⌀

DANS notre précédent article, M. Journu avait bien voulu répondre aux observations présentées par différents sportsmen ; et dès aujourd'hui, on peut prévoir que ce Circuit Européen obtiendra un succès considérable. Grâce à la diligence et à l'entrain de M. de Dion, grâce aussi au voyage que fit récemment M. Journu, les Automobile Clubs étrangers ont compris l'intérêt qu'il pouvait avoir pour les industriels locaux, et cette excellente leçon de choses ne sera pas sans profit pour eux.

Déjà les principales maisons ont choisi le type des voitures qui feront ce circuit. Ce sont généralement des châssis de types commerciaux solidement établis, semblables aux modèles courants livrés par les usines.

La maison de Dion, entre autres, mettra en ligne des *24 chevaux* du type courant, en tous points pareilles à celle qui, conduite par M. Journu, vient récemment de prouver son incontestable endurance.

Nous avons pu voir, à son retour, ce châssis qui a parcouru les routes les plus mauvaises de l'Europe centrale ; aucun des organes principaux de l'excellente voiture n'a souffert et l'on ne sait ce qu'on doit le plus admirer de la perfection de la fabrication ou de l'habileté des conducteurs.

La plupart des voitures seront confiées à de véritables sportsmen qui sauront conserver à cette longue épreuve une sportivité et une allure correcte appréciable dans les capitales étrangères.

F.-A. WHEEL.

Charrettes bohémiennes sur la route de Znaïm

Tout comme en France les charrettes encombrent la route et ne se garent pas avec rapidité.

La récréation

Au lieu de prendre un repos bien gagné, les automobilistes tiennent à donner aux Bohémiens un exemple de la gaîté française.

(1) *Voir les nos 396 et 397.*

LA ROUE ÉLASTIQUE & LE PNEUMATIQUE

" Roues élastiques " ou " pneumatiques "? ⁂ Des ressorts partout ⁂ La roue élastique " boit-elle l'obstacle "? ⁂ Ses avantages, ses inconvénients, son avenir ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

AVEZ-VOUS remarqué que, de même que chaque découverte arrive à son heure, de même elle n'arrive jamais seule et, presque toujours, une autre découverte se produit en même temps qui complète la première?

C'est ainsi que, dès que la navigation à vapeur apparut d'une façon vraiment pratique, l'hélice fit son apparition. C'est ainsi que, dès que la machine à vapeur fut employée à la traction sur rails, le télégraphe électrique, indispensable auxiliaire du chemin de fer, vit le jour aussitôt. A peine les ondes électriques étaient-elles inventées par le professeur Hertz, en Allemagne, qu'un de ses compatriotes, le profesfesseur Branly, inventait de son côté le cohéreur, ce merveilleux organe qui, en décelant avec une infinie sensibilité la présence des ondes, permit à l'italien Marconi de réaliser la télégraphie sans fils.

L'automobile n'a pas échappé â cette loi générale de progrès simultané: son apparition a coïncidé à peu près avec celle du pneumatique, et son développement est entièrement lié à la perfection de ce dernier.

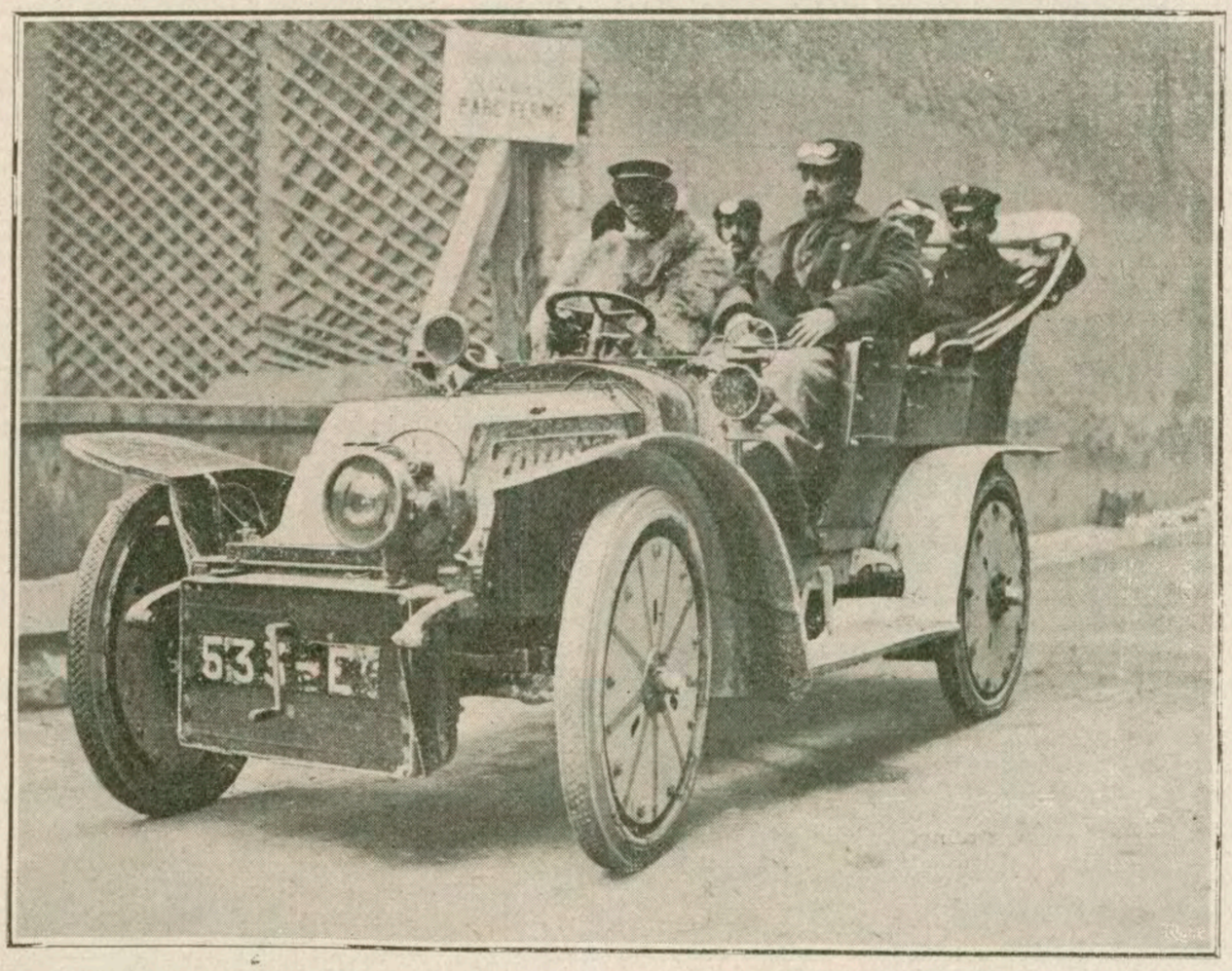
⁂ Le Pneumatique ⁂ Le fonctionnement d'un moteur destiné à fonctionner sur les routes, c'est-à-dire, en somme, dans les plus mauvaises conditions qui soient pour des organes mécaniques, exigeait que l'on réalisât, pour le dit moteur, une « suspension » aussi parfaite que possible.

Les premières « autos » eurent des bandages métalliques, et j'ai souvenance des terribles secousses que l'on y ressentait. Aussi, eût-on vite fait de remplacer les bandages en fer par des caoutchoucs *pleins*. C'était déjà un progrès. Mais ce n'était pas assez ; il fallait, outre les ressorts reliant le châssis aux essieux, un artifice qui permit à ceux-ci d'être indifférents, dans une certaine mesure, aux obstacles semés sur la route. Le pneumatique a donné le résultat de ce problème.

Le pneumatique est un ressort supplémentaire, mais un ressort parfait, puisqu'il fait intervenir l'élasticité des seuls corps vraiment « élastiques » au sens le plus complet du mot, c'est-à-dire des gaz. Tout le monde sait qu'il se compose essentiellement d'un canal de caoutchouc, dont l'enveloppe est plus ou moins complexe, canal qui entoure la roue d'un bandage creux et dans lequel on comprime de l'air à plusieurs atmosphères de pression. Cet air, élastique par excellence, est donc comprimé dans une une enveloppe elle-même élastique.

Une formule heureuse et qui a fait fortune, a constaté à dire que le pneumatique « buvait l'obstacle ». Ce n'est pas une vaine métaphore, c'est une image assez saisissante de la façon dont travaille le pneumatique.

En effet, supposons un « pneu » bien gonflé, venant à rencontrer brusquement un caillou : par suite de la double élasticité de l'enveloppe et de son contenu, ce caillou ne produit pas de heurt violent sur le bandage ; il

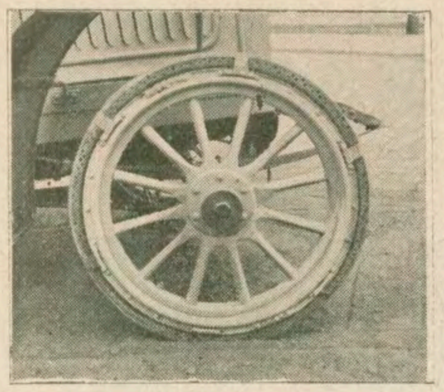


La voiture de Dion munie de roues Garchey.

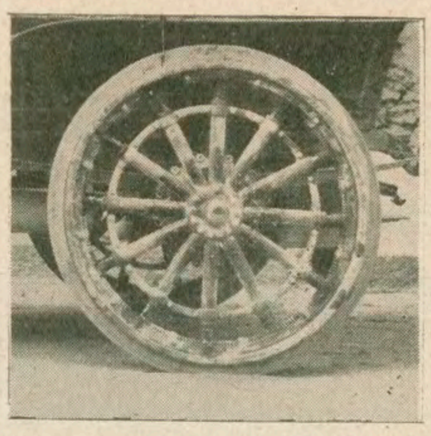
Cette voiture tint la tête jusqu'à Toulon ou un incident malheureux la fit rétrograder. Elle a fait la meilleure moyenne sur une étape; plus de 43 kilomètres.

Sur la route, après Sens.

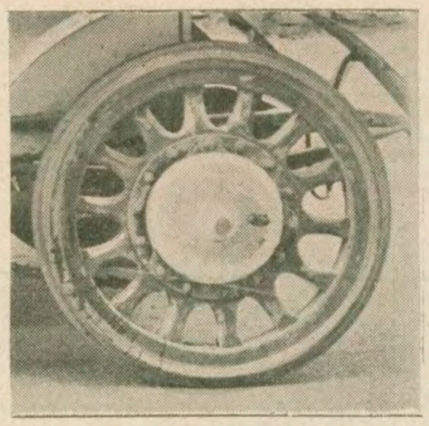
En avant la voiture Renault *qui est arrivée la première à Paris, munie de la roue* Soleil.



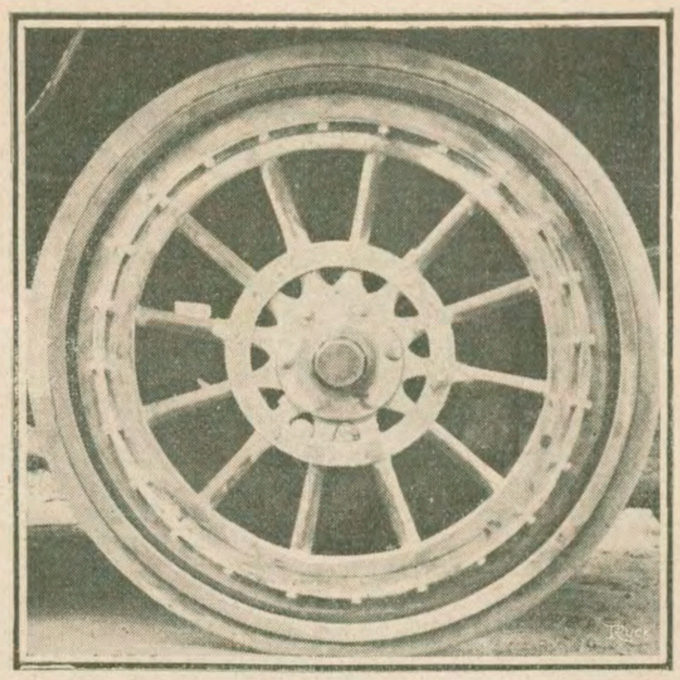
Roue Yberty et Mérigoux
Munie d'un bandage élastique; victime d'un accident dû à un défaut du métal, elle n'a pas fini la course.



Roue Monnin-Dannidot
Roue rendue flexible au moyen de ressorts disposés sur la circonférence intérieure et sur les rayons.



Roue Hallé
Roue à ressorts qui tint la tête pendant les premières étapes, fut victime d'un accident de machine.



Roue E. L.
Cette roue doit son originalité à ce fait qu'elle est suspendue à son cercle de roulement.

le déforme par l'extérieur, il le « renfonce » en lui-même, et diminue ainsi légèrement le volume de l'air intérieur; mais, en vertu de la célèbre « loi de Mariotte », sur laquelle nous devions tous pâlir quand nous préparions nos baccalauréats, plus le volume d'un gaz diminue, plus sa puissance augmente : si donc le pneu a cédé momentanément à l'obstacle sur lequel il a passé sans secousse (car la pression se communique à toute la masse du gaz), il reprend aussitôt, sous l'influence même de la pression qui en résulte, ses dimensions premières, prêt à recommencer cet exercice à l'obstacle suivant, avec le minimum de cahots pour le véhicule qu'il supporte. On conçoit bien, en effet, que le dit obstable entrant en partie dans le bandage, la voiture ne soit pas soulevée brusquement, mais graduellement, ce qui est la condition essentielle de la suppression des secousses.

De plus, dans un virage brusque, l'effort latéral est supporté en grande partie par l'air comprimé dans le pneu : l'air possède cette admirable propriété d'être également élastique dans tous les sens : l'effort latéral tendant à déformer la roue est donc, en partie, supporté par l'air intérieur, intermédiaire entre le sol et la jante solide.

On voit, par cela, combien est régulier, uniforme, parfait, le travail du pneumatique : c'est le bandage élastique par excellence.

Les inconvénients Malheureusement, il n'y a si belle médaille qui n'ait son revers, et, à côté d'avantages incontestables et incontestés, le pneu présente des inconvénients nombreux.

Le premier est son prix élevé : dans le budget d'une automobile qui « fait de la route » d'une façon constante, les pneumatiques entrent pour un total qui effraie toujours le propriétaire. Il y a, ensuite, les dégonflements, les crevaisons, toujours ennuyeux, parfois même pleins de dangers avec de gros pneus et de grandes vitesses.

C'est que, si le pneu peut revendiquer sa première et triomphante devise : « je bois l'obstacle », on peut en revanche, lui en appliquer un autre, qui est : « tout ou rien ». Le pneu jouit de tous ses avantages, ou bien est inexistant; un pneu dégonflé, non seulement n'est plus utile, mais encore est nuisible, et il faut, après pansement de sa blessure, le regonfler en entier, refaire de toutes pièces le milieu élastique. Parfois même la blessure est inguérissable, et il faut remplacer l'organe lui-même à l'aide d'une enveloppe de rechange.

C'est pour obvier à tout cela qu'on a imaginé la « roue élastique ».

La Roue élastique Le principe de la roue élastique est simple : munir la circonférence de la jante d'une série de ressorts, *indépendants les uns des autres*, servant d'intermédiaires entre le sol et l'essieu. De sorte que la roue se composera presque toujours de deux jantes, l'une reliée à l'essieu par les rayons rigides, et l'autre, extérieure, portant le bandage rouleur, concentrique à la première, à laquelle elle est réunie par les ressorts dont nous venons de parler.

On voit immédiatement l'avantage d'un tel système : les ressorts étant indépendants, si l'un vient à se briser, l'effort est supporté par les autres, et s'ils sont calculés avec un excédent de résistance, la rupture d'un seul d'entre eux n'entraîne pas fatalement la mise hors de service du système entier; de plus, on peut remplacer le ressort cassé, et on remplace ainsi la réparation de la roue entière par celle d'un de ses éléments élastiques. Cela peut être vite fait si la disposition des ressorts est ingénieusement combinée.

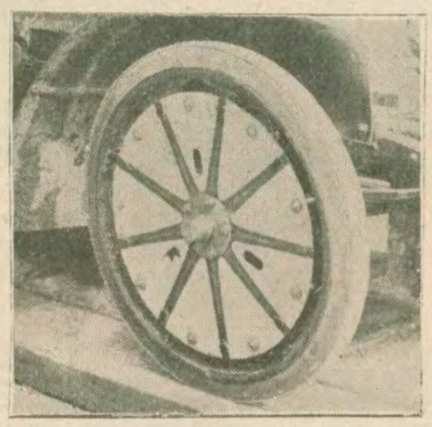
Mais — il y a un « mais » — les inconvénients se dressent à côté de cet avantage : le plus sérieux est l'inégalité de travail des ressorts : les uns, ceux du dessous, travaillent « à la traction »; les autres, ceux de la partie en contact avec le sol, travaillent « à l'écrasement »; enfin ceux qui sont voisins des extrémités des rayons horizontaux travaillent peu, ce qui est pis, travaillent mal, puisqu'ils sont sollicités par des flexions latérales.

De plus, s'il se produit un virage brusque tendant à voiler les roues, les ressorts ne sont plus sollicités dans le sens de leur élasticité maxima; ils tendent à se déformer, et leurs points de fixage sont soumis à des efforts dangereux, dirigés dans de fausses directions.

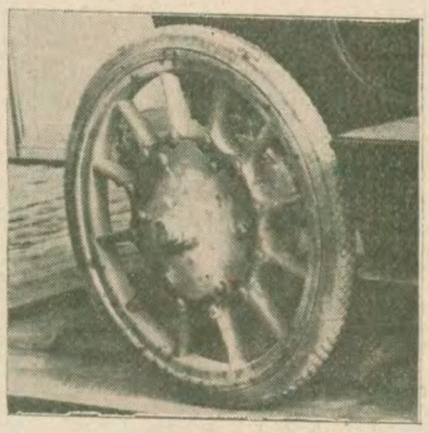
Ajoutons que, en présence d'un obstacle, la roue élastique ne le « boit » pas comme le pneumatique, qui répartit la pression supplémentaire sur toute la masse de l'air intérieur; quelques éléments élastiques, seuls, travaillent plus que de raison.

C'est pour ces raisons, en présence de ces avantages et de ces inconvénients, qu'on a sagement fait de soumettre les roues élastiques au contrôle de l'expérience. Seul, un concours sérieux de longue durée peut montrer la valeur des différents systèmes. Mais nous pouvons être sûrs que, d'ici à peu de temps, nous verrons la roue élastique sur toutes les routes : le modèle rêvé sera trouvé, s'il ne l'est même pas déjà à l'heure présente.

ALPHONSE BERGET.



Roue Garchey
Roue à couronne, caoutchouc intérieur. Elle a été victime de malchance pendant l'épreuve.



Roue Soleil
Le générateur d'élasticité est fixé sur le moyeu. Il comprend deux moyeux concentriques en acier reliés par une suspension élastique en rondelles de caoutchouc.

Le Concours = Ses Enseignements

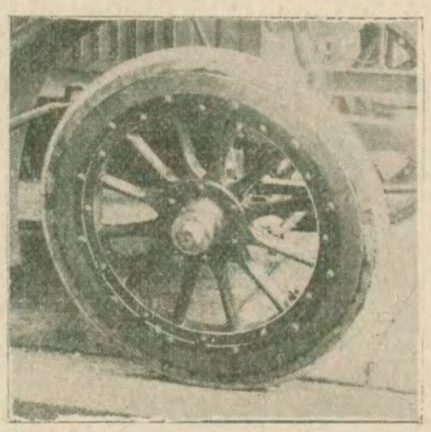
Le Concours s'est terminé jeudi dernier. Les organisateurs avaient voulu imposer aux roues élastiques une tâche très dure, de façon à produire une sélection brutale, une élimination susceptible de fixer dès le premier instant les idées du public et des constructeurs.

Il faut avouer qu'il furent favorisés par les éléments mieux qu'ils n'auraient osé l'espérer. Pendant les huit journées qu'a duré l'épreuve, la pluie n'a cessé de tomber à torrents et c'est sur des routes détrempées, gluantes, collantes, propres aux dérapages que les dix concurrents ont eu à effectuer les 2.152 kilomètres du parcours qui furent pour les conducteurs, commissaires et voyageurs un véritable calvaire. Au départ de Paris sous la pluie, ils étaient dix; à l'arrivée dans la tempête, ils étaient trois. Les autres, semés de distance en distance dans la vallée du Rhône ou sur les bords de la Méditerranée, souvent par suite d'incidents ou d'accidents dans lesquels les roues n'étaient pour rien.

Car la question est complexe et c'est précisément ce qui rend le problème difficile et en fait la solution quasi impossible, quelles que soient les habiletés ou les subtilités du règlement. Pour essayer des roues d'automobiles, il faut qu'elles soient montées sur des voitures. Or, quand vous exigez du concurrent une moyenne de 30 à l'heure, par exemple, comment faire le départ, lorsqu'elle n'est pas atteinte, entre les retards causés par la roue elle même et ceux occasionnés par des raisons multiples et variées, pannes de moteurs, ruptures de pièces, ravitaillement, pannes d'essence, maladresse du conducteur, trop grand appétit des voyageurs, etc.

En fait, pas un des trois concurrents qui ont terminé le parcours n'a atteint cette moyenne de 30 à l'heure sur l'ensemble du parcours. La roue E. L. qui a a fait la meilleure moyenne a 29 kil. 819 de moyenne totale. Celle de la roue Garchey est de 26 k. 148, celle de la roue Soleil 23,378.

F.-A. WHEEL.



Roue Sécuritas Métallo-Elastic
Entre la jante de la roue et la bande de roulement sont intercalés des bandes de caoutchouc de diamètre et de résistance variant avec le genre des véhicules.

AU VOLANT : GABRIEL

Un des plus connus et des plus réputés parmi les conducteurs français. — Gagnant de la fameuse course Paris-Bordeaux, seule étape disputée de Paris-Madrid, en 1903.

ENCORE qu'il ne comporte point officiellement de classification et que la fastidieuse controverse amateurs-professionnels ne s'y soit pas encore introduite — heureusement pour lui ! — le sport automobile compte parmi ses champions fameux des représentants de l'une et l'autre classe.

C'est ainsi que je vous présentais, la semaine dernière, en Heath, le type incontesté de l'amateur ou plus exactement (car les deux mots ne sont point synonymes) du gentleman-rider. Et voici aujourd'hui devant mon objectif le type le plus intéressant du conducteur professionnel : Gabriel.

Ses débuts rappellent par plus d'un point ceux de Théry. Spécifions bien vite que le terme de professionnel n'a ici absolument rien de méprisant, au contraire, mon héros étant de ceux qui honorent le plus la corporation.

J'entends seulement dire que Gabriel est un de ceux qui font profession de courir en automobile. Impossible d'ailleurs de rencontrer quelqu'un de plus sympathique et de plus correct à tous les points de vue que ce beau garçon brun aux yeux profonds, à la physionomie intelligente, respirant à la fois le calme et la hardiesse, la franchise et la douceur.

Les débuts de Gabriel datent des premiers temps de la course automobile. Dès 1900, on rencontre son nom dans toutes les grandes épreuves où il pilote généralement une voiturette de même type que celle avec laquelle son rival et camarade Théry fit ses premières armes. Malheureusement pour Gabriel, la chance ne lui sourit guère et, tout comme le double vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, il lui faut plusieurs années de labeur persévérant pour arriver à se mettre en lumière. Pourtant lorqu'il y parvient, c'est du premier coup la célébrité car je ne crois pas que jamais le souvenir s'efface de la fantastique randonnée de Paris-Bordeaux, épopée quasi-terrifiante dont Gabriel devait sortir vainqueur.

De l'ensemble des courses de Gabriel, avant la date fameuse du 23 mai 1903, il y a peu de choses à dire. La plupart de ses performances sont méritoires, l'homme arrive souvent aux accessits, mais jamais à la place d'honneur qu'il ambitionne si ardemment, qu'il veut décrocher à tout prix.

Enfin, au début de la saison 1903, il monte en grade. La maison Mors devine en quelque sorte ses brillantes qualité de conducteur et lui confie une de ses grosses voitures, un des légendaires « dauphins », pour la course Paris-Madrid qui va être l'évènement de la saison.

Une épreuve automobile inoubliable. Les circonstances tragiques de cette épreuve sont encore présentes à la mémoire de tous. Ce fut la dernière des grandes randonnées de ville à ville et ses résultats préparèrent la voie au « circuit » fermé, devenu depuis classique, l'imposèsent même, en raison des nombreux et terribles accidents dont cet ouragan formidable de 150 monstres de vitesse, déchaînés sur 500 kilomètres de grande route, devait être responsable.

Est-il utile de faire saigner encore la plaie et de raviver un des deuils les plus cruels de notre sport ? Pourquoi rappeler les noms des héros tombés ce jour là sur la route, champ de bataille industriel que chacun avait rêvé pacifique et qui devait, ce jour là par une sinistre exception, se rougir de sang ?

Non. Il faut se borner à constater que Gabriel passa à travers toutes les embûches traîtresses de la route, et en évita tous les obstacles avec une maëstria et une précision qui tiennent du prodige.

Parti de Versailles le 81e, il arrivait le troisième à Bordeaux, où son rang de départ lui assurait largement la première place. Son temps de 5 h. 13 m. 31 s. faisait ressortir sa vitesse moyenne à tout près de 105 kilomètres à l'heure !

Et quand on songe au nombre de véhicules dépassés par Gabriel — beaucoup en pleine marche — à la terrible poussière, aux agglomérations et aux difficultés sans nombre d'un parcours semblable, on se demande si le vainqueur d'une semblable course n'a pas accompli ce jour-là le plus sensationnel exploit qu'ait jamais enregistré le sport automobile.

Gabriel

L'un de nos meilleurs conducteurs, dont la fameuse course de Paris-Bordeaux, seule étape de Paris-Madrid, où il se classa premier, fut la révélation.

Depuis, la guigne ! Le vaisseau qui l'emporta peu après en Irlande pour la Coupe Gordon-Bennett emportait aussi tous nos espoirs ; on sait, hélas ! quelle malchance poursuivit notre héros dans la grande course.

Aux Ardennes, chacun de nous a encore dans sa mémoire tous les incidents de sa lutte homérique avec Rougier : jusqu'à la fin, on put espérer qu'il se classerait, en dépit d'arrêts indépendants de sa volonté. Mais la victoire lui fut arraché sur le poteau.

Parti en Amérique pour la Coupe Vanderbilt, on sait à quelle mort effroyable Gabriel échappa ; il ne dut son salut, qu'à son esprit de décision.

L'année suivante — 1905 — n'a pas malheureusement vu la guigne lâcher Gabriel. Il a fait a chacune de ses tentatives de belles courses, frisant parfois la grande victoire sans parvenir à la décrocher. Il faut lui souhaiter pour 1906 une meilleur chance, que ses incomparables qualités méritent.

Nous allons le revoir cette année, au Circuit du Mans, sur une des puissantes et robustes de Dietrich, et beaucoup suivront sa course comme un des favoris. Aucun des conducteurs français ne m'a jamais laissé sur la route une pareille impression de rectitude, aucun peut-être n'ose serrer les virages aussi audacieusement que lui, aucun assurément n'est aussi calme derrière le masque à l'aspect sauvage.

C. FAROUX.

Football Association : la Coupe d'Angleterre

Une vue du terrain, aussitôt le coup d'envoi

On aperçoit au fond les gradins des populaires, où 10,000 spectateurs sont tassés sur 10 rangées ininterrompues, d'un bout à l'autre du terrain : Du reste, l'affluence n'était pas moindre aux places plus chères, sur les trois autres côtés.

75.000 spectateurs pour un match d'association. Coupe et Championnat. Le public provincial à Londres.

La Coupe d'Angleterre, la « Football Association Cup », ainsi qu'on l'appelle outre-Manche, s'est terminée samedi sur le *ground* du Crystal Palace, par la victoire d'Everton.

Disputé par un temps maussade, non exempt de pluie, ce match avait attiré au Crystal Palace exactement 75.609 spectateurs. Le record — 110.802 — fut établi en 1901.

La Coupe d'Angleterre fut créée en 1871. Actuellement, le challenge consiste en un prix perpétuel, sur lequel sont gravés, d'année en année, les noms des clubs vainqueurs, et, quoiqu'au point de vue purement sportif, le championnat de la League soit une épreuve bien plus régulière que la Coupe, c'est celle-ci qui a les faveurs de la foule.

Parmi les joueurs les plus réputés, qui s'enorgueillissent de posséder une médaille de la Coupe, il faut citer en première ligne Lord Kinnaird, l'actuel président de la Football Association, qui partage avec J. Forrest, des Blackburn Rovers, l'honneur d'avoir figuré cinq fois dans une équipe victorieuse.

Des deux équipes qui jouaient samedi cette grosse partie, aucune n'avait encore triomphé, mais toutes deux précédemment furent déjà de la finale.

L'une, Newcastle United, était champion de l'année et avait disputé la finale en 1905. L'autre, Everton, possédait un passé plus éloquent, auquel elle a mis le sceau en gagnant de brillante façon la sensationnelle épreuve.

Plus de 20.000 habitants de Newcastle-on-Tyne et du Northumberland avaient couvert les 300 kilomètres qui les séparent de la capitale pour applaudir leurs « tenants ». Plus de vingt mille autres étaient venus du Lancashire pour encourager Everton, et lorsque l'on songe qu'il y a 45 minutes de chemin de fer pour se rendre de Londres au Crystal Palace, on reste confondu en voyant cette multitude envahir les gradins sur lesquels peuvent s'asseoir trente mille spectateurs.

Et pour nourrir cette foule, accourue dès le matin, les fournisseurs des différents bars du Crystal Palace, avaient expédié : 70.000 tranches de pain beurré; 30.000 tranches de gâteau; 1.250 pains pour sandwichs, de 8 livres chacun; 10.000 brioches; 1.000 pains de 5 livres; 20.000 ronds de beurre; 3.000 pâtés de porc; 3.600 beefteaks; 65 carrés de mouton pour côtelettes; 1.200 livres de pommes de terre; 40 hectolitres de lait; 1.000 choux et choux-fleurs; 250 poulets, etc.

Certes nous n'en sommes pas encore là en France. Mais l'idée sportive fait, d'année en année, de tels progrès et nous avons en cinq ans, assisté à une telle évolution du football-association, que nous pouvons envisager l'avenir avec confiance en souhaitant qu'un jour la Coupe de France fasse, elle aussi, cent mille francs de recette !

GEO CAIZAC.

Le seul but de la partie

Everton marque, au début de la deuxième mi-temps, après une mêlée au cours de laquelle Lawrence, le gardien de but de Newcastle, n'a pas paré moins de 5 fois.

L'ENTRAINEMENT EN AMÉRIQUE

Par Geo W. ORTON

Traduit et adapté par RAOUL FABENS.

Il est certain que les méthodes d'entraînement des coureurs américains sont supérieures à celle de nos représentants. Le grand pédestrian G. W. Orton a composé un ouvrage où il expose tous les principes qui ont fait de lui l'un des plus grands coureurs à pied de l'époque. Nous sommes heureux d'en donner la primeur à nos lecteurs.

Il est presque superflu que je présente l'auteur de ce livre aux athlètes français pour lesquels il a été écrit. Geo W. Orton est connu de beaucoup d'entre eux. Avant de venir gagner à Paris en 1900 l'un des championnats du monde de courses à pied, l'ancien "Capitaine" de cette pépinière d'athlètes uniques au monde qui nom l'Université de Pensylvanie, avait effectué, parmi nous, un séjour d'assez longue durée. Membre du Racing Club de France, il a vu de près comment s'entraînent nos meilleurs coureurs, sauteurs et lanceurs. Il connait leurs qualités et leurs défauts. Personne n'était plus qualifié que lui pour leur exposer les subtilités de l'entraînement amérciain, d'autant mieux que Geo W. Orton, après avoir été l'un des coureurs de fond les plus fameux des Etats-Unis, en même temps qu'un directeur athlétique d'une habileté consommée, s'est acquis dans son pays une réputation non moins grande comme écrivain sportif.

RAOUL FABENS.

Geo W. Orton

L'auteur de l'étude que nous commençons aujourd'hui est l'un des meilleurs coureurs à pied d'Amérique.

Quelques principes généraux.

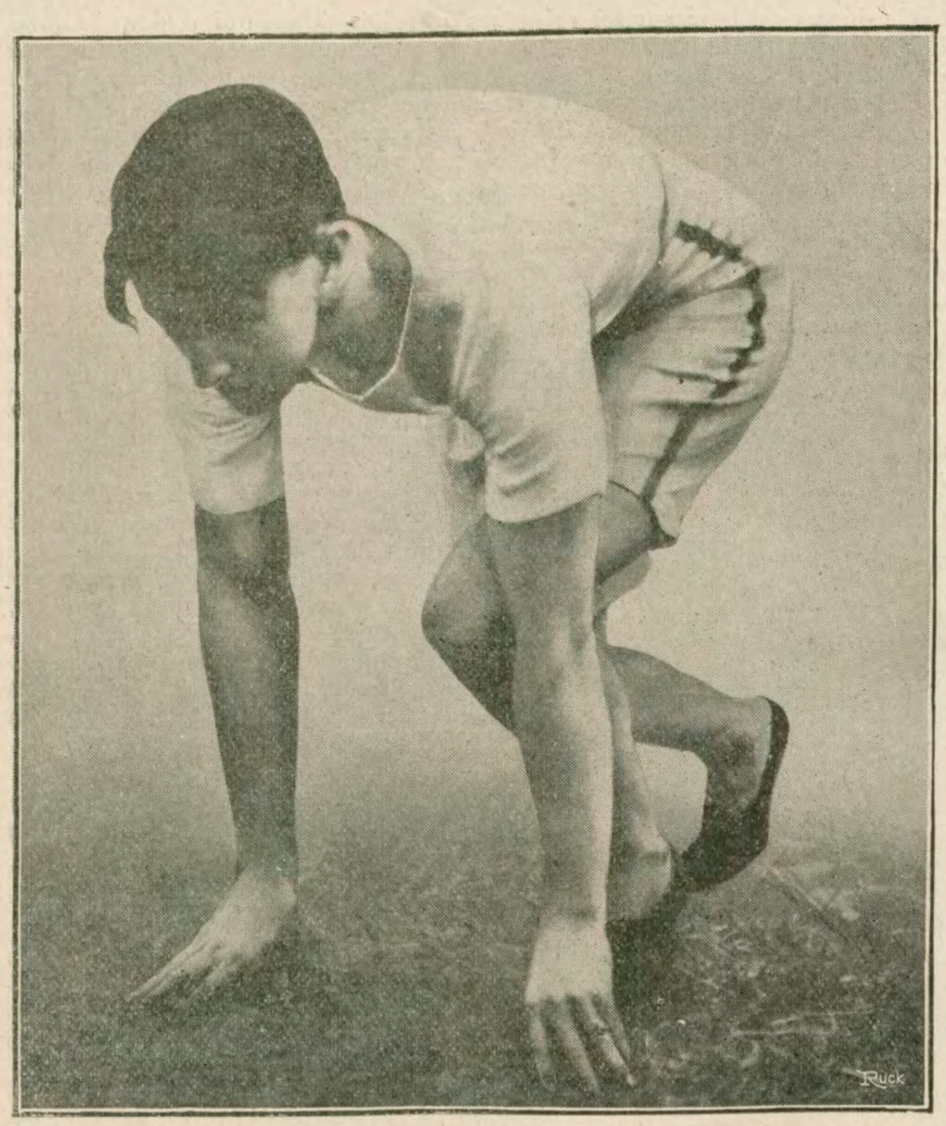
En matière d'entraînement, il existe un certain nombre de vérités fondamentales qui s'appliquent à tous les genres de courses et de concours. Par exemple, que vous désiriez faire de la course de vitesse, de demi-fond ou de fond, du cross-country, des sauts ou du lancement, il convient que vous ayez un cœur solide, des poumons en bon état et des reins robustes, un corps agile et souple dans toutes ses parties.

Que l'aspirant athlète commence donc par rendre visite à un médecin. Puis, s'il n'a pas de tare constitutionnelle, il fera subir à tous ses muscles ainsi qu'aux organes de la respiration une préparation générale à l'aide de ces exercices, doux et faciles à exécuter, que la gymnastique suédoise enseigne. C'est seulement quand il se trouvera dans un parfait état d'élasticité qu'il pourra se mettre en piste. Faute de cette précaution, on voit des athlètes se "claquer" dans la première semaine de leur entraînement.

Deux autres qualités utiles à tous les spécialistes, quels qu'ils soient, sont la vitesse et le style.

Les sprinters ont besoin de vitesse, cela va de soi. Mais les coureurs de demi-fond et de fond doivent se préoccuper également de se procurer cette qualité, sans laquelle ils ne pourront jamais soutenir le train terrible que l'on mène aujourd'hui sur presque toutes les distances. Les sauteurs et les lanceurs eux-mêmes feront bien de ne pas négliger complètement le sprint. C'est une nécessité pour le sauteur en longueur d'avoir une bonne vitesse et quant aux lanceurs, il est évident qu'ils en retiront de l'agilité et de la légèreté.

Le style est cette action à la fois coulante et robuste qui permet à l'athlète de déployer dans la course, le saut ou le jet, toute la puissance dont il est capable. Le débutant doit rechercher le style : c'est le moyen d'éviter les mauvaises habitudes et par conséquent d'atteindre plus vite un bon résultat.



Duffy

Le sprinter américain Duffy, champion du monde des 100 yards, est le coureur le plus vite au départ qu'on ait connu. Il gagnait toutes ses courses dans les 40 premiers mètres.

Le coureur tiendra le corps légèrement incliné en avant, il ne rejettera pas la tête en arrière, ne relèvera pas les talons avec excès, évitera de balancer le buste, ne fléchira pas le genou avant que le pied ait touché le sol. Tous les muscles devront fonctionner sans raideur ni à coups. Trop de rigidité amène la fatigue.

Un style correct est presque indispensable aux sauteurs et aux lanceurs. Les spécialistes américains doivent leurs succès autant à leur style qu'à leurs admirables aptitudes physiques. Le mieux qu'on ait à faire est d'observer les champions réputés.

Je donnerai des indications détaillées en traitant de chaque exercice.

Les Courses de vitesse

Par courses de vitesse, on entend toutes les distances jusqu'à 300 mètres. Il y des règles qui s'appliquent également aux différentes courses de vitesse : ce sont celles qui concernent le style du sprinter et la manière de se comporter au départ. Nous les indiquerons en premier lieu.

Le style du sprinter Quand on a vingt ans et que le sang circule activement dans les veines, il semble qu'on pourrait voler, tant on se sent léger et vigoureux. Presque que tous les jeunes gens éprouvent cette sensation, et cela explique pourquoi les sprinters sont si nombreux. Mais tous ne brillent pas également par le style.

Le syle est une chose très importante pour les coureurs de vitesse. Tous les efforts doivent converger vers ce but : la vitesse. Que le sprinter s'arrange pour tenir le corps un peu incliné en avant : cette position favorise les grandes détentes musculaires nécessitées par la course de vitesse. Mais il faut avoir soin de ne pas accentuer cette inclinaison, car ce serait au détriment de la foulée. Le poids du corps obligeant l'athlète à précipiter son pas, celui-ci perdrait forcément de son étendue et par suite le coureur n'atteindrait pas sa plus grande vélocité.

Pour une raison analogue, le sprinter évitera de tenir le buste trop droit ou penché en arrière. Ce défaut est très commun et il constitue un grave inconvénient vu que, dans cette attitude, les muscles des jambes aussi bien que ceux des bras et du corps ne peuvent pas avoir la flexibilité et la souplesse indispensables pour la vitesse. Trop tendus, ils fonctionnent moins facilement, leur effet se trouve retardé et la vitesse s'en ressent, car cette attitude fâcheuse a aussi pour conséquence de diminuer la longueur du pas.

Etudiez donc consciencieusement l'inclinaison exacte dans laquelle vous usez le mieux de toutes vos forces sans rien perdre de l'amplitude naturelle de votre foulée : telle est la formule de la position du sprinter en course.

Pour la réaliser, la jambe doit être jetée droit devant, le pied ne se relevant pas en arrière. Le genou sera porté en haut et en avant simulta-

nément, le pied touchant la terre quand la jambe est complètement étendue. Encore une fois, si le genou est plié quand le pied prend contact avec le sol, le pas se trouve raccourci et la vitesse diminuée. Tout le corps doit être comme projeté en avant.

Il importe que les bras se meuvent en harmonie avec les jambes et qu'ils ne restent pas derrière. Car dans ce cas, les jambes doivent tirer les membres supérieurs et se trouvent retardées du fait de cet effort. Au contraire, les bras et tous les muscles du corps doivent concourir à l'action des membres inférieurs. Alors le pas est accéléré et la vitesse augmentée. D'une façon générale, on peut dire que le maximum de vélocité sera obtenu lorsque tous les muscles du corps fonctionneront exactement à l'unisson

Que les coureurs français soient persuadés que ces détails ne sont pas superflus. De leur observation résulte le style du sprinter et, sans style, il n'est pas de coureur complet.

Le départ

Dans les courses de vitesse, pour prendre le départ, les coureurs se replient sur eux-mêmes comme les félins au moment de bondir. Nous appelons cette posture " Départ à l'Américaine "; les Américains la nomment " College start ".

Le départ On ne saurait exagérer l'importance qu'a le départ dans toutes les courses de vitesse et spécialement dans le 100 mètres plat. Entendons-nous bien : le départ, ce n'est pas seulement le bond initial; c'est aussi la phase qui suit ce premier saut, jusqu'au moment où le sprinter atteint sa plus grande vitesse.

Un grand nombre de coureurs quittent très rapidement la ligne de départ, mais sont lents à trouver leur maximum de vélocité. Il s'ensuit que leur temps pour la distance n'est pas fameux.

Le grand talent de Duffy, tenant du record du monde pour le 100 yards (91 mètres 40) en 9 secondes 3/5, consistait en ceci que, partant toujours bien au coup de pistolet il accélérait ensuite son pas de si merveilleuse façon qu'à cinq mètres de la ligne de départ, il donnait déja toute la vitesse dont il fût capable. Le résultat de ce démarrage foudroyant, c'est que, à 40 mètres, ce remarquable coureur avait toujours une bonne avance sur ses concurrents. Fréquemment, il aurait connu la défaite, n'eût été sa supériorité considérable au départ.

Pareillement, Shick, de l'Université d'Harvard, a dû sa victoire dans les championnats intercollegiates (1) de 1904 à l'excellence de son départ. A 40 mètres, il était déja un mètre et demi devant son concurrent le plus rapproché, Cartmell de l'Université de Pensylvanie. A partir de cette distance jusqu'au but, Cartmell n'a cessé de réduire l'écart qui le séparait de son rival et, sur le poteau, il parvenait presque à le dépasser. Mais bien que Cartmell ait démontré dans cette circonstance qu'il était un très bon coureur et même, au sens absolu du mot, un coureur plus vite que Shick, celui-ci n'en a pas moins pleinement mérité sa victoire, puisque, grâce à sa façon de se mettre en pleine allure dès le départ, il est arrivé au demeurant à parcourir les 100 yards dans un temps moindre que celui de Cartmell. Cette histoire est celle d'un nombre incalculable de courses de 100 mètres. Elle prouve qu'il faut avoir plus que de la vitesse et que la science du départ est indispensable, car, dans une course entre concurrents de valeur sensiblement égale, ce n'est pas l'homme le plus vite, à proprement parler, qui l'emportera : c'est l'homme le plus vite au départ.

Aujourd'hui, l'on n'admet qu'une seule manière de prendre le départ, celle qu'on nomme en France le départ à l'américaine ou départ à quatre pattes et nous nommons, nous, le *college start*. Beaucoup de sportsmen américains prétendent à l'honneur d'avoir inventé ce départ. Je suis assez disposé à croire que le mérite en revient à C. Murphy, l'entraîneur de l'Université de Pensylvanie.

Ce départ est basé sur les principes physiologiques qui règlent le bond des animaux de la race féline. Tout le monde sait avec quelle force et quelle vitesse, le lion et le tigre foncent sur leur proie. Le départ du sprinter est analogue à celui du chat s'élançant sur une souris.

En Amérique, les coureurs de vitesse creusent toujours des petits trous dans le sol de la piste pour y loger leurs pieds. Ces trous sont disposés l'un derrière l'autre, le second un peu de côté. Ils doivent être placés de façon que l'athlète lorsqu'il y met ses pieds et se courbe ensuite, les mains sur la ligne de départ, se trouve dans une position commode mais provoquant cependant la détente immédiate et le saut en avant au coup de pistolet. Il n'est pas possible de déterminer d'une façon immuable à quelle distance les trous, et par suite, les pieds doivent être placés l'un de l'autre et par rapport à la ligne de départ. Les intervalles dépendront de la taille de l'athlète. Celui-ci se livrera donc à des essais, jusqu'à ce qu'il ait découvert la position dans laquelle il trouvera ses aises en même temps que le plus d'élan pour le départ. Il convient que, dans cette posture, il soit bien équilibré, tout en étant immédiatement prêt à bondir au coup de pistolet. Autrement, il fera des faux départs et pourra souffrir des pénalités qui y sont attachées. La plupart des sprinters creusent le trou avancé juste sur la ligne de départ, mais il arrive que certains ne peuvent le faire sans en être incommodés. Dans ce cas, ne pas hésiter à ménager le premier trou un peu en arrière de la ligne.

(A suivre.)

GEO W. ORTON.

(Traduit et adapté par R. FABENS.*)*

(1) Les championnats intercollegiates américains ne peuvent être assimilés à nos championnats interscolaires. Il mettent aux prises les élèves des Universités, plus âgés que nos collégiens et qui dans l'ensemble forment la crême de l'athlétisme américain. *(Note du traducteur.)*

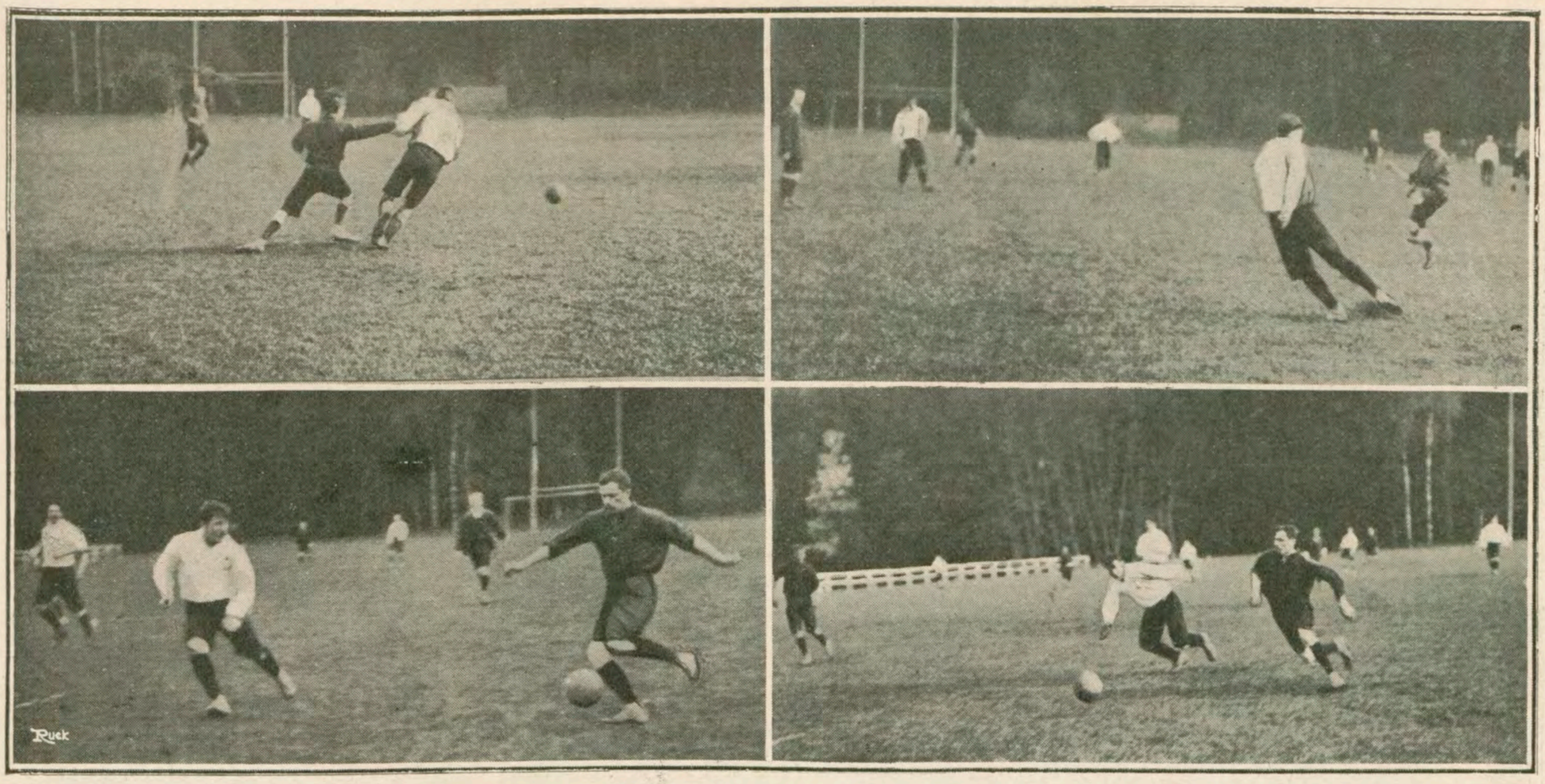
Le démarrage.

Un beau démarrage. Les quatre coureurs ont encore le pied sur la ligne; au coup de pistolet, ils ont jailli littéralement du sol; au bout de cinq mètres, ils seront en pleine vitesse.

Nous avons reçu, au moment de mettre sous presse, une très intéressante correspondance et de curieux documents sur les Jeux Olympiques, que nous adresse notre envoyé spécial à Athènes : M. R. Mohr.

En temps habituel, nous aurions inséré cet article et ces photographies dans notre numéro, mais les difficultés et les lenteurs que la grève impose, en ce moment, à l'impression de la Vie au Grand Air, nous obligent à ajourner à la prochaine semaine cette publication.

"FOOTBALL ASSOCIATION" - FRANCE CONTRE BELGIQUE



L'équipe Belge triomphe par 5 buts à 0.

L'équipe de Belgique a fait une excellente impression, semblant presque égaler les meilleures équipes anglaises. Elle a joué avec calme, méthode et précision, mettant en échec nos footballeurs qui ont peut-être manqué de préparation. La fin de la partie donna la victoire aux Belges par 5 buts à 0.

LE TOURNOI FRANCO-ITALIEN DE MONTE-CARLO

Les Tireurs et le Jury.

De gauche à droite: en haut, adjudant Lézard, Jacques Liouville, de Blest Gana, Dr Pozzi, Dr Matirolo, Duc Decazes, Comte Albert Gautier, Gaudin, Bruneau de Laborie, Speziale, Leleu, ; en bas, asssis: Olivier, Alibert, Nowach, Joseph-Renaud, Gianese, Bertinetti, Sulzbacher, Calvachini.

Pour la seconde fois, une équipe italienne et une équipe française, soigneusement choisies, se sont rencontrées à l'épée de combat pour la superbe coupe Albert Gautier, à Monte-Carlo. La victoire resta par 28 touches contre 11 à l'équipe de France. Les « capitaines » étaient, pour la France, M. J. Joseph-Renaud, et pour l'Italie, M. Norach. Le Jury était composé de: MM. le Duc Decazes, président; Marquis de Blest Gana, Dr Jacques Liouville, Lézard, Dr Matirolo, S. Machi et Colombetti.

LES COURSES DE LONGCHAMP

L'arrivée du Prix du Cadran, 30.000 francs — 4200 mètres.

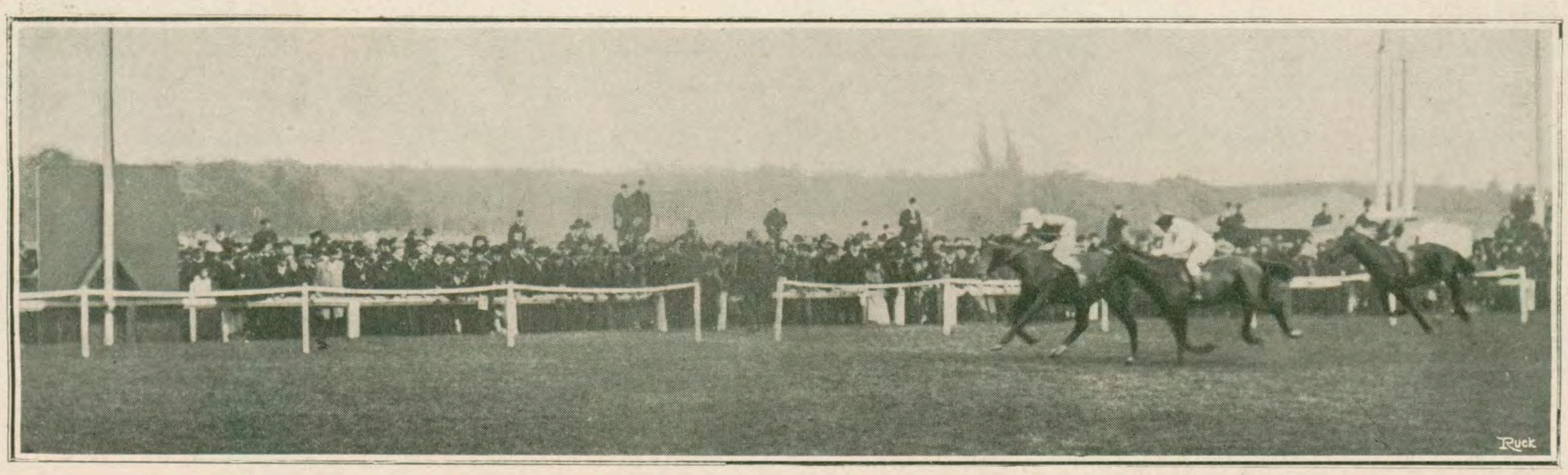
A l'encontre des prévisions générales Génial, à M. Edmond Blanc a succombé devant Strozzi ; le gris du Comte de Pourtalès etait en splendide condition et a pris sa revanche du Biennal. Les deux concurrents sont tous deux des fils de Callistrate.

Le vainqueur du Prix du Cadran, Strozzi par Callistrate et Beatrix.

Éleveurs Baron de Schickler et Comte de Pourtalès ; propriétaire Comte de Pourtalès ; entraîneur Webb ; jockey Milton Henry.

Le gagnant du Prix de Noailles (Poule des Produits) Quérido par Son O'Mine et Quai Side.

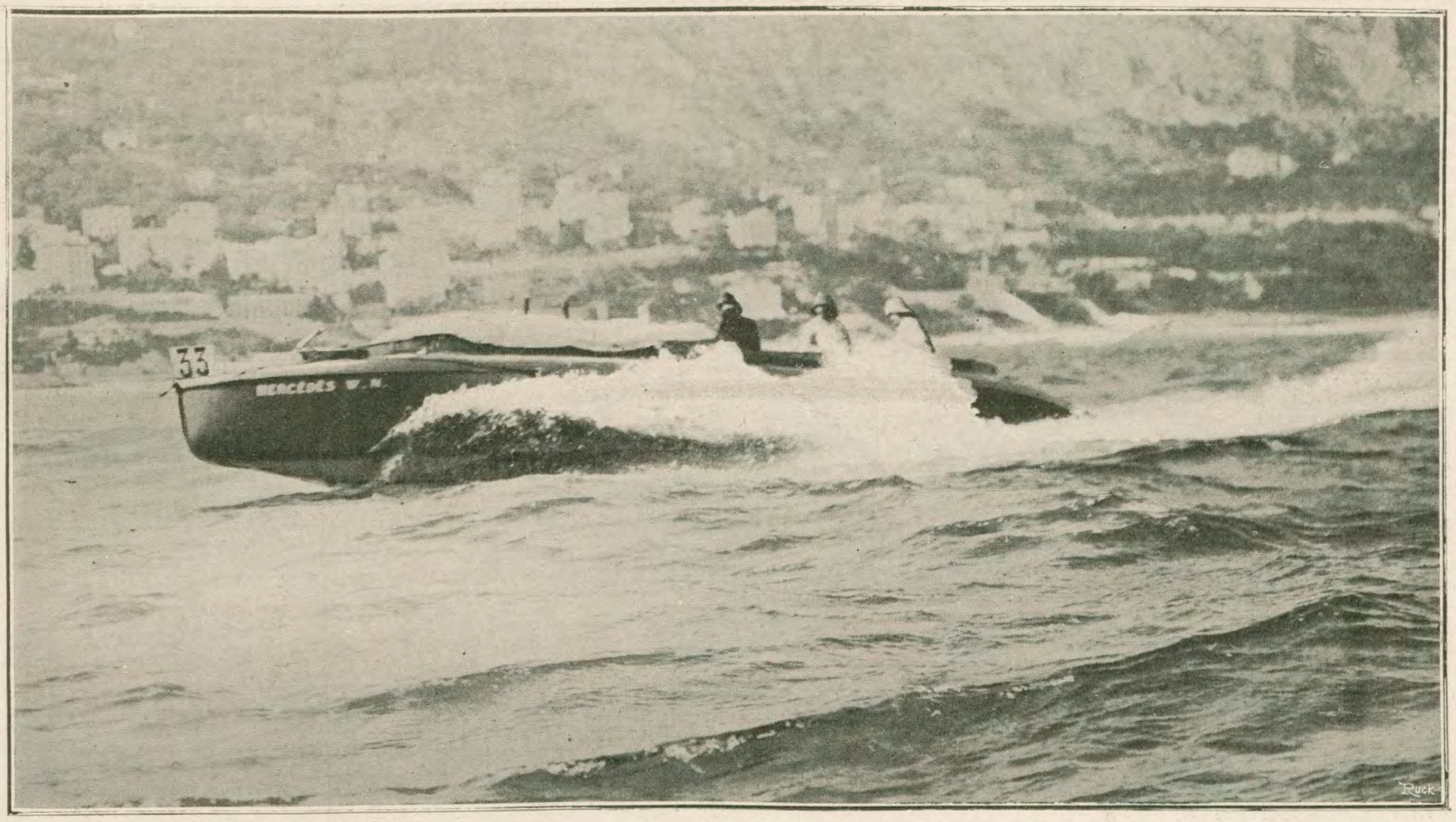
Éleveur Prince Pierre d'Arenberg ; propriétaire M. Caillault entraîneur Richard Carter ; jockey J. Reiff.



L'arrivée du prix de Noailles (Poule des Produits) 30.000 francs — 4200 mètres.

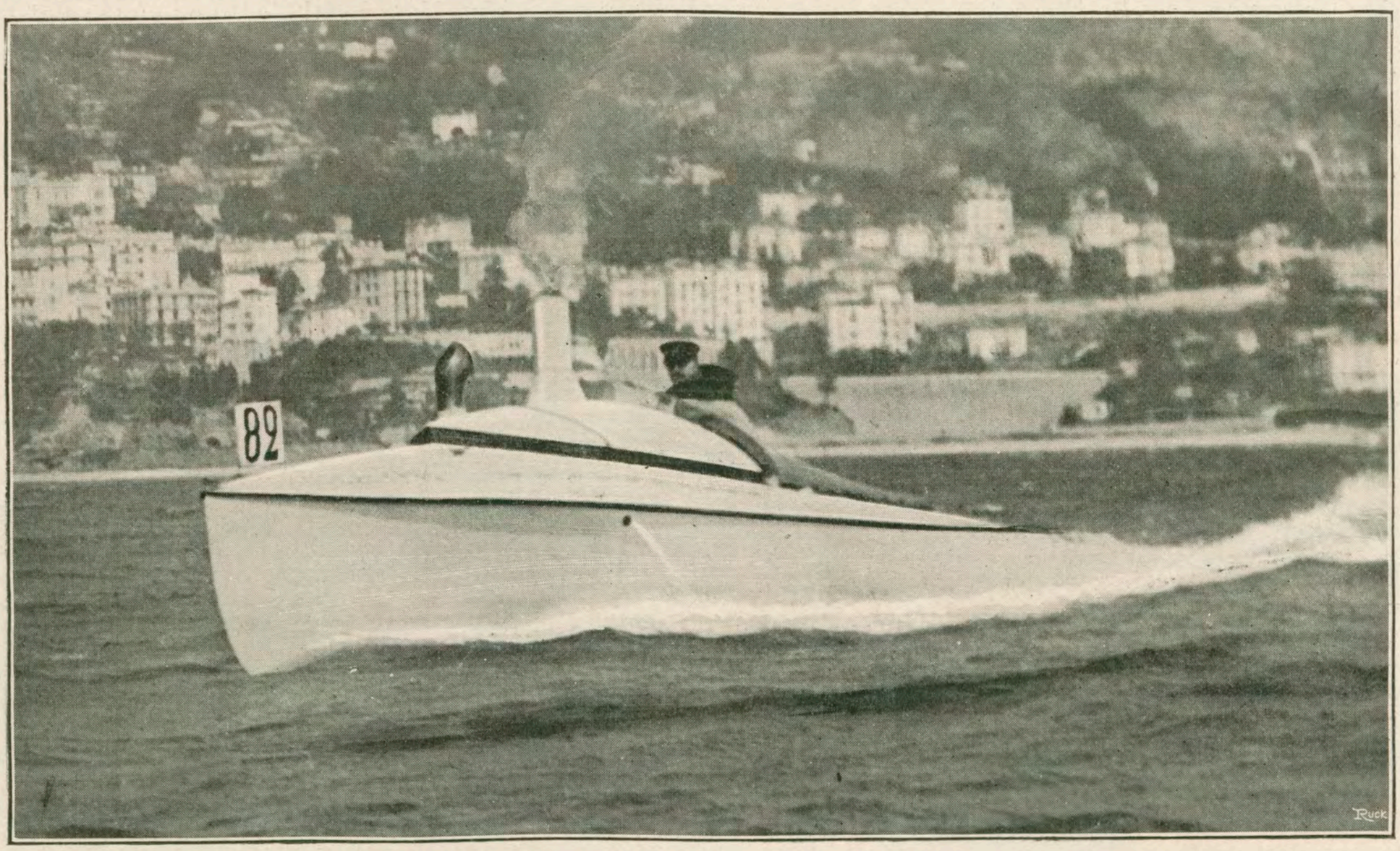
Quérido a tout le temps dominé la situation, mais il a semblé baisser pied à la fin du parcours et n'a battu Caramel que d'une encolure. Cependant, Quérido avait dans le prix Lagrange forcé Prestige à s'allonger un peu.

LE RAID MARITIME DE LA RIVIERA



Le "Mercédès W. N." vainqueur du Raid. (Nice-Toulon, Toulon-Cannes, et Cannes-Nice, 340 kil.)

La coque de ce racer a fait sensation à Monaco, par sa forme bizarre, qui rappelle un peu celle d'un racer à voiles, et paraît peu propice aux grandes vitesses. Le canot a dû sa victoire, en effet, à ses deux moteurs de chacun 140 HP, soit en tout 280 HP. qui, à bord d'une coque plus utilisable, auraient certainement permis d'atteindre une moyenne bien supérieure aux 33 kil. 246 fournis pour les 3 étapes.



Le "Calypso", premier des deux premières étapes.

La première place devait certainement revenir au Calypso, *si, au départ de Cannes, une lame de fond ne l'avait retourné. Son propriétaire, M. Crucq, et les deux hommes du bord, ont été facilement recueillis; le canot a été remorqué au port; il continuera en 1906 la carrière de son frère aîné le* Forcès-Pas.

CYCLISME

MATCHES ET COURSES OUVERTES

Vieille question, maintes et maintes fois controversée depuis l'existence des vélodromes, mais jamais résolue à la satisfaction générale.

Il s'agit de savoir ce qui est préférable, au double point de vue de l'intérêt et des enseignements sportifs qu'on en peut tirer, du match ou de la course ouverte. En général, les sportsmen connaisseurs qui sont la minorité penchent pour la course ouverte, mais le gros public, qui forme la majorité... et la recette, opine pour le match, entraînant ainsi presque infailliblement de son côté l'organisateur de courses.

L'argument, si pesant qu'il soit, n'a qu'une valeur... financière. Combien je préfère le plaidoyer du vrai sportsman qui résume ainsi les considérations qui lui font préférer la course ouverte à tous les matches du monde, sauf ceux conclus dans des cas très exceptionnels qui opposent deux adversaires véritablement hors pair, circonstances comme il s'en produit une fois ou deux au cours d'une saison.

« Le match, disent-ils, et surtout le match à deux, ne sert qu'à fausser l'éducation sportive du public. Il détruit la vraie tactique au profit d'une tactique sans valeur, qui est bien plutôt de la roublardise qu'autre chose. La principale préoccupation d'un matcheur n'est-elle pas d'occuper la seconde position, coûte que coûte, jusqu'au moment de l'effort final ? »

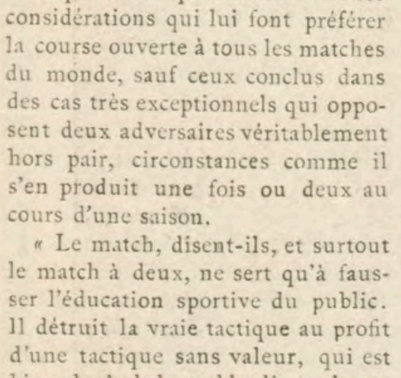
Un des autres méfaits du match à jet continu est de barrer impitoyablement la route à tous les jeunes.

Évidemment, ceux qui s'expriment ainsi ont raison, en théorie tout au moins. Mais il est à craindre que, pendant longtemps encore, ils ne continuent à avoir tort en pratique puisque le public, qui fait la recette, est d'un avis opposé au leur.

Victor Breyer.

L'ACCIDENT DE POTTIER

Pottier s'entraînait l'autre jour au Vélodrome Buffalo, lorsqu'une embardée faite dans le virage



La roue de Pottier après l'accident dont il vient d'être victime.

à l'extérieur par un coureur maladroit provoqua sa chute. Il eut la clavicule brisée.

PETITE CORRESPONDANCE

M. B. à Lille. — Le vélodrome Buffalo mesure 300 m. et celui du Parc des Princes 666 m. 66.

De Bley, à Bédarieux. — Nous avons pris bonne note de vos idées. Nous les mettrons sûrement à exécution au moment de Bordeaux-Paris. Nous publierons sous peu une étude sur ce sujet.

AUTOMOBILE

QUESTIONS D'HÉLICES

La vitesse de rotation assez élevée du moteur léger d'automobile n'est-elle pas un obstacle à son emploi dans le yachting ? Les conditions de bon fonctionnement de l'hélice, dans un certain nombre de cas, exigent que sa vitesse de rotation ne soit pas trop grande. Chacun sait en effet que le tourbillonnement de l'eau sous l'action des ailes produit par force centrifuge une dépression au centre de l'hélice qui affaiblit son rendement, et que ce phénomène, appelé *cavitation*, est d'autant plus marqué que l'hélice tourne plus vite ou, qu'à vitesse égale elle possède un pas plus faible. Pour conserver un pas qui soit en juste proportion avec le diamètre de l'hélice, on est donc conduit, sauf pour les racers, à adopter une vitesse de rotation relativement faible. Ces conditions opposées, conduisent, dans la pratique, à adopter des moteurs à vitesse comprise entre 600 et 1000 tours, vitesses pour lesquelles on peut encore en général établir des hélices de rendement acceptable, lorsqu'elles possèdent des formes soigneusement étudiées.

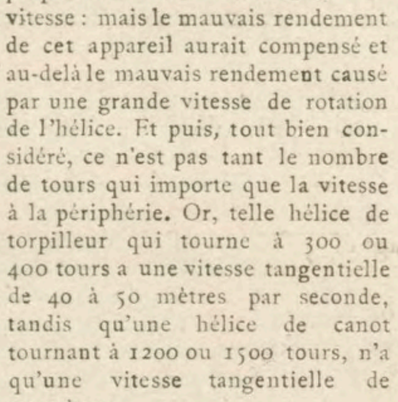
Il n'en va pas tout à fait de même pour les racers. Certains proposèrent des réducteurs de vitesse : mais le mauvais rendement de cet appareil aurait compensé et au-delà le mauvais rendement causé par une grande vitesse de rotation de l'hélice. Et puis, tout bien considéré, ce n'est pas tant le nombre de tours qui importe que la vitesse à la périphérie. Or, telle hélice de torpilleur qui tourne à 300 ou 400 tours a une vitesse tangentielle de 40 à 50 mètres par seconde, tandis qu'une hélice de canot tournant à 1200 ou 1500 tours, n'a qu'une vitesse tangentielle de 35 mètres.

Aujourd'hui, la cause paraît entendue et avec une hélice bien dessinée, bien établie, le moteur de voiture, à grande vitesse de rotation, est parfaitement applicable au canot automobile. Au surplus, si on s'était entêté à rechercher un moteur spécial, on n'aurait pu bénéficier des progrès du moteur de voiture et le yachting automobile en aurait apparemment souffert dans son développement.

C. Faroux.

DE LA TOULOUBRE SUR LE CIRCUIT

Depuis le 30 avril, les automobilistes participant au circuit n'ont plus le droit de circuler



De La Touloubre répare sur le circuit.

sur les routes avoisinant Le Mans. Aussi pendant la dernière quinzaine d'avril profitèrent-ils de l'autorisation et essayèrent-ils leurs voitures avec ardeur. Notre photographie représente le capitaine Genty, alias de La Touloubre, au moment où, venant d'être victime d'une crevaison, il change de pneumatique en moins de dix minutes, ce qui n'est pas loin de constituer un record.

UN AÉRO-CYCLE

La machine bizarre représentée ici, due à l'imagination de M. Mac-Cormack, est mue par la force de son cavalier. Le lancement en est opéré à l'aide d'un plan

Un appareil original, qui tient de la bicyclette et de l'aéroplane.

incliné sur lequel roule la bicyclette. Dès que la vitesse est acquise suffisante, l'appareil quitte le sol.

A ce moment précis, le cavalier embraye le mouvement du pédalier sur l'arbre de l'hélice propulsive et le mouvement continue ainsi, toute la puissance musculaire du cavalier étant utilisée à faire fonctionner le propulseur.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Dimanche 21 avril.

Vélodrome Buffalo. — *Course de 50 kil. derrière tandems :* 1. Cornet, en 1 h. 1 m. 22 s. 2/5 (record) ; 2. Cadolle, à 250 m.

Match Moran-Darragon. — 1. Darragon, vainqueur des deux manches ; 2. Moran.

HIPPISME

Dimanche 21 avril.

Longchamp. — *Prix du Cadran* (4,200 m.) : 1. Strozzi, à M. le Comte de Pourtalès (M. Henry) ; 2. Génial, (2 partants).

Prix de Noailles (poule des Produits) (2,400 m.) : 1. Querido, à M. Caillault (J. Reiff) ; 2. Caramel ; 3. Hymer, (7 partants).

Handicap (2,200 m.) : 1. Priam, à M. Olry-Rœderer (Spears) ; 2. Amalécite ; 3. Pomaré (11 partants).

PETITE CORRESPONDANCE

J. R. Lyon. — Complètement retiré des courses d'automobiles en tant que chauffeur, il continue à s'en occuper comme directeur d'usine.

Un fervent du volant. — Nous ne pouvons pas parler de tous les conducteurs. Ils sont trop. Nous avons été obligés de faire une sélection parmi les meilleurs. C'est en quelque sorte un *livre d'or* du volant.

J. Fauret, Marseille. — Toutes les idées que vous nous donnez sont excellentes... D'autant plus excellentes que si vous voulez bien vous reporter à la collection de la *Vie au Grand Air* de 1904 et 1905 vous constaterez qu'elles ont déjà été traitées.

Blaise Chambaud, Reims. — Une 24 chev. doit vous suffire pour ce voyage.

Deval, Roubaix. — A partir du 1er mai, les ouvriers travaillant à la refection de la route, les concurrents ne pourront plus s'entraîner. Ce n'est que quelques jours avant la course qu'il leur sera permis de reprendre leurs essais.

J. B. — Adressez-vous directement à notre collaborateur C. Faroux qui vous donnera tous les renseignements techniques que vous désirez et qui vous indiquera à quelle maison vous devez vous adresser.

ATHLÉTISME

LE TIMBRE DES JEUX OLYMPIQUES

Une preuve du retentissement énorme des prochains Jeux Olympiques et du gros intérêt qu'ils suscitent dans le pays qui va en être le théâtre.

A l'occasion de la grande manifestation athlétique qui va se dé-

Le nouveau timbre grec utilisé pendant les Jeux Olympiques.

rouler à Athènes, le gouvernement hellénique a créé un nouveau timbre-poste que nous reproduisons ci-contre. Depuis quelques semaines déjà, il n'en est plus émis d'autres en Grèce.

LA RÉFECTION DE LA PISTE DU RACING-CLUB

Profitant des longs mois pendant lesquels la piste du Racing-Club n'a pas été utilisée, les organisateurs en ont profité pour la faire rectifier. Le petit virage a été relevé et permettra aux coureurs d'accomplir d'excellentes performances. Dans le sous-bois, l'allée qui longeait la piste a été reculée de deux mètres pour empêcher qu'à la corde, le terrain ne s'abaisse petit à petit au passage des coureurs. Une autre amélioration qui sera fort appréciée par les coureurs de petite distance est la suppression du passage donnant accès aux courts de l'autre tennis qui coupait la piste. Il est reporté après le départ des 110 mètres haies.

L'ATHLÉTISME DANS LES ÉCOLES MILITAIRES AMÉRICAINES

Les Américains ont une tendance à considérer leurs écoles militaires un peu comme des maisons de correction, tout au moins à les placer, à tous points de vue, à un niveau inférieur, et de beaucoup, aux universités. Il n'en est rien : ces écoles sont organisées d'une façon très judicieuse et les « cadets » y reçoivent une éducation sportive complète, corrélative à leur instruction militaire.

On cite entre autres l'établissement de Cornwall-on-the-Hudson, qui possède 29 acres (12 hectares environ) de terrains accidentés, aux sites pittoresques ; les « boys » s'y livrent à un entraînement tout aussi suivi qu'à Yale ou à Harvard ; naturellement le base ball, le jeu national y est pratiqué avec ardeur, et le team de football n'est pas un des plus mauvais de l'Etat de New-York (Cornwall est situé à 50 milles de la cité).

PETITE CORRESPONDANCE

A. S. — Gonder est le recordman du monde avec 3 m. 75. Glover est un excellent sauteur, ses photographies peuvent faire croire qu'il franchit des hauteurs plus élevées, mais il n'a jamais atteint les performances de notre champion national.

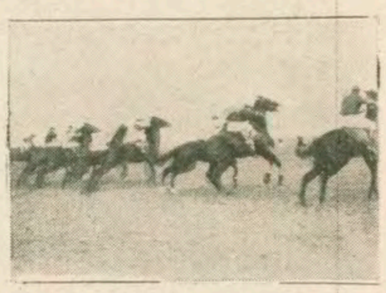
G. P. Athènes. — Merci de vos offres, mais nous avons un correspondant spécial aux Jeux Olympiques.

X. Z. — Donnez-vous votre adresse, nous vous écrirons directement, vos demandes exigeant de trop longs développements pour qu'il leur soit répondu à cette place.

HIPPISME

VICTOIRE FRANÇAISE EN ANGLETERRE

M. Ephrussi vient de remporter une nouvelle victoire en Angleterre, victoire qui fait bien augurer pour la saison outre-



Le départ du Fitzwilliam Stakes gagné par Ile de France III, à M. Ephrussi.

Manche de notre grand éleveur-propriétaire. Il a gagné l'importante course du Fitz William Stakes avec Ile de France III. Le cheval était monté par Maher et triompha aisément.

MORT DU JOCKEY LUCIEN BARILLER

Lucien Bariller vient de mourir, succombant aux suites d'une fièvre typhoïde. Lucien Bariller était certes un de nos meilleurs jockeys d'obstacles. Il avait débuté très jeune en province où il montait les chevaux entraînés par son père, et apparut pour la première fois dans la région parisienne en 1901. On peut dire que la malchance s'était acharnée sur ce pauvre garçon, tant furent nombreuses ses chutes. Dès l'âge de dix-huit ans, à Saint-Ouen, il s'était cassé jambe et bras et de plus fracturé la mâchoire. Il se brisa la clavicule sept fois et faillit se tuer en tombant avec Atlihuayen, à Nice. Deux années consécutives, en 1904 et 1905, il vint en tête des jockeys gagnants à obstacles avec 59 et 52 montes. En 1904, il remporta la Grande Course de haies avec Hipparque. Lucien Bariller parut pour la dernière fois en selle, le 28 mars, à Colombes, où, quoique ressentant déjà les atteintes du mal qui devait l'emporter, il voulut absolument monter. Lucien Bariller disparait en emportant l'estime et les regrets de tous ceux qui l'ont connu. Les obsèques ont eu lieu le jeudi 27 avril, à Maisons-Laffitte.

UN CONCOURS DE TIR AUX PIGEONS A PALERME

Un grand concours international de tir aux pigeons réunissait l'autre jour à Palerme l'élite des tireurs internationaux. Le prix du Championnat est revenu au marquis

Le chevalier Vincenzo Florio, au tir aux pigeons de Palerme.

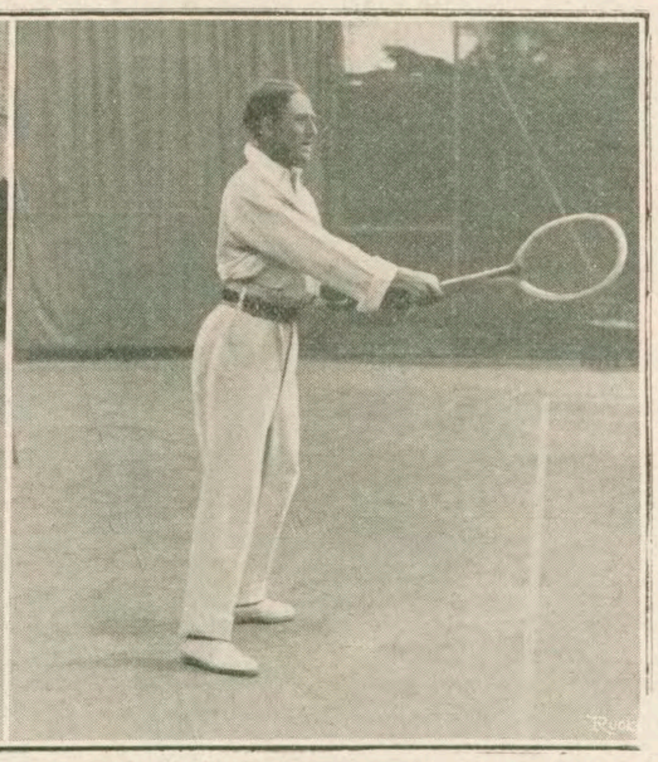
de Montaperto. Le chevalier Vincenzo Florio a gagné la coupe offerte par lui, tirant 18/18.

Le Tournoi International du Tennis-Club de Paris

L'épreuve annuelle ⌀ Les Français n'ont pas brillé ⌀ De belles finales ⌀ Quelques exploits ⌀ ⌀

V. Wilding
vainqueur du Championnat Single (messieurs)
Coupe de défi.

Miss Warden
gagnante du Championnat Single (dames).



Ritchie
second du Championnat Single (messieurs)
Coupe de défi.

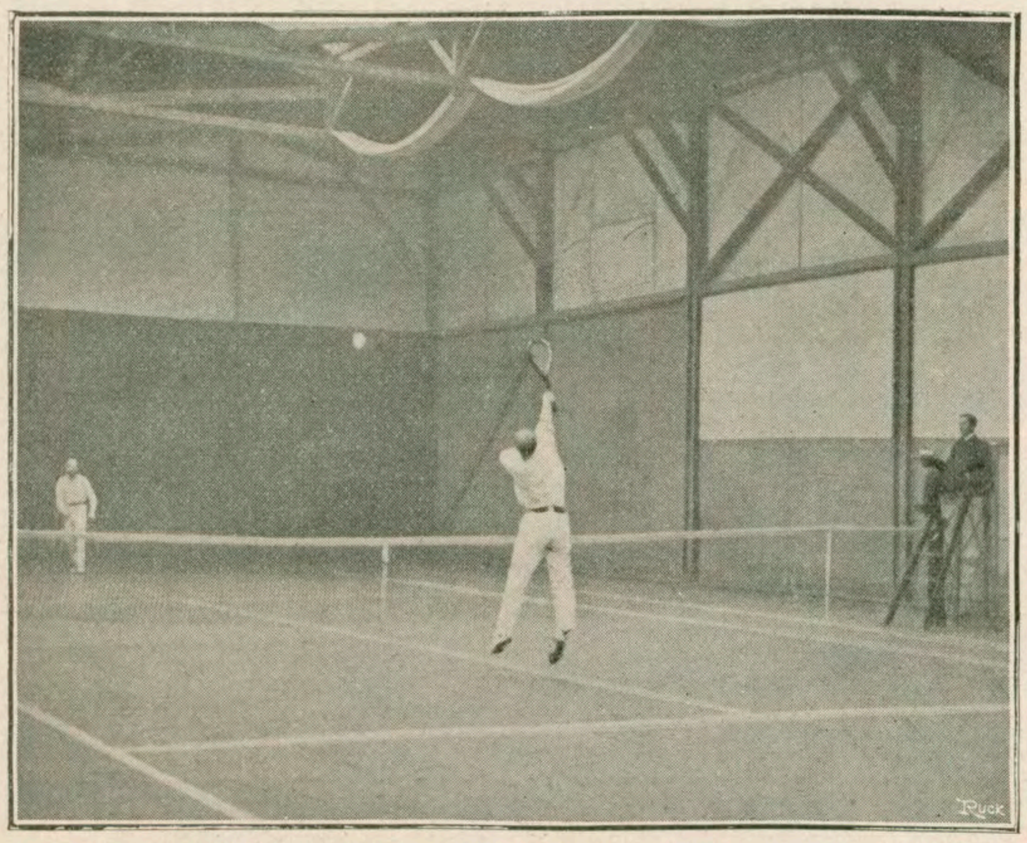
Le Tournoi international du Tennis-Club de Paris a été disputé pendant la semaine de Pâques sur les courts couverts du T. C. P., au boulevard Exelmans.

Un tournoi est dit international lorsque tout le monde, joueurs et spectateurs, parle anglais. C'est à cette particularité, semble-t-il, qu'on reconnaît les grandes épreuves de tennis. Le tournoi disputé chaque année à Pâques sur les courts d'Auteuil est une grande épreuve parce que toute l'assistance y emploie pour échanger ses impressions la langue de lord Byron, même — j'allais dire surtout — les personnes qui l'entendent le moins. On pourrait citer des années où le tournoi de Pâques n'a justifié que par ce seul phénomène son titre de *great event*. Cette année l'intérêt de la plupart des parties et la beauté des finales lui ont donné un attrait de plus. Les handicaps ont été très disputés et le championnat double a été « excitant » selon l'expression d'un joueur anglais qui consent par contraste à employer de temps à autre quelques expressions bien françaises.

L'absence de nos Champions Ce tournoi international a été quelque peu dédaigné de nos compatriotes, je veux dire de ceux d'entre eux qui sont illustres. On y a déploré, entre autres absences notoires, celles de Decugis et de Germot. Mais comme en somme on la déplore à peu près chaque année à pareille époque, on commence à y être habitué. Le tournoi international de Pâques est une épreuve qui se dispute en l'absence de Decugis. Et c'est encore là une définition qu'on en peut donner.

D'autres gloires françaises ont imité cet exemple. Faut-il trop s'en plaindre ? Nous ne le pensons point. Le tennis n'occupe pas parmi les sports athlétiques pratiqués chez nous la place qu'il mérite ; on ne lui accorde pas toute l'attention qu'on pourrait décemment lui donner parce que les épreuves nous en paraissent assez monotones. Ce sont toujours les mêmes champions, en petit nombre, qui y défendent nos couleurs contre des adversaires presque toujours les mêmes. Le peu de variété du spectacle fait que ceux même qui y prennent part en qualité d'acteurs ne se passionnent pas beaucoup pour lui. L'absence des gagnants habituels peut être un encouragement pour les joueurs modestes : l'attrait d'une victoire devenue possible suffit à donner à ceux-ci l'occasion de développer une virtuosité encore latente chez eux. Il nous faut à tout prix de nouveaux champions de tennis. Nous honorons comme ils le méritent ceux qui tiennent le premier plan depuis de longues années. Ce n'est pas manquer à la vénération qui leur est due que de souhaiter qu'ils prennent parfois un repos bien gagné.

C'est surtout, disons-le hautement, aux joueurs de province que cette abstention de nos cracks éternels pourrait être profitable. Mais ils ne savent pas en général saisir l'occasion avec toute l'opportunité souhaitable. Cette fois encore, le tournoi de Pâques ne les a pas attirés. Ils en donnent cette raison que, n'étant pas entraînés à cette époque de l'année comme les Parisiens qui profitent en hiver de tennis couverts, ils ne sauraient lutter contre eux à armes égales. Il faut bien s'incliner devant cette constatation. On peut du moins regretter la décision qu'elle entraîne. Sans doute les courts couverts sont fort rares en province, mais ils ne sont pas non plus très nombreux à Paris, et tous les Parisiens qui ont pris part au tournoi du T. C. P. n'appartiennent pas à cette société privilégiée et se sont présentés assez à court d'entraînement. Nous en connaissons même qui n'avaient pas touché une raquette de l'hiver.



Un match au Tennis-Club de Paris sur les courts couverts du boulevard Exelmans pendant le tournoi international de Pâques.

Les Epreuves. C'est peut-être cette circonstance qui explique la figure assez piteuse que firent nos représentants devant leurs adversaires étrangers. Ceux que les tournois de la Côte d'Azur avaient tenu en haleine se sont honnêtement défendus. Mais ils étaient en bien petit nombre. Les autres ont fait ce qu'ils ont pu, ce qui nous a prouvé que, sans entraînement, ils ne sont pas encore capables de pouvoir grand chose. Ce n'est d'ailleurs pas pour eux une raison suffisante pour désespérer, au contraire.

Le seul français qui ait gagné une épreuve est A. Canet qui, recevant 15, 3 a gagné la finale du handicap simple (1re série). C'est réconfortant pour nous. A vrai dire la finale ne l'a pas couvert de gloire puisqu'il l'a gagnée grâce à un forfait du terrible australien Wilding. Du moins sa victoire sur Ritchie (— 15, 2) fut très méritoire et remportée en un fort joli style par 3-6, 7-5, 9-1.

Dans la finale du handicap double, le même A. Canet, en compagnie d'Andrews (15, 3) a remporté une facile victoire sur Wilding et Bootwick (2, 6).

C'est Miss Simpson qui a gagné le handicap simple pour dames, battant sans trop de peine Mlle Roulina.

Les championnats ont donné lieu à de très jolies parties et la journée des finales a mérité l'enthousiasme de l'élégante galerie.

Miss Warden a battu Miss Andrews dans la finale du Championnat simple. C'était une victoire assez prévue. Dans le même Championnat, pour messieurs, le néo-zélandais Wilding s'est débarrassé avec un remarquable brio de l'anglais J. G. Ritchie que nous étions accoutumé de voir résister avec plus de sérénité. La partie émouvante de la journée fut la finale du Championnat double. Wilding et Ritchie ont eu beaucoup de peine à battre Garidia et Flavelle. Les *drives* de celui-ci, les étonnants revers de volée de celui-là ont valu aux vaincus un succès flatteur qui a dû les consoler.

FERNAND BIDAULT.

LES CRACKS SUR LA SELLETTE

Cet article s'élève contre une opinion généralement répandue que les chevaux de trois ans ne sont pas bons. Saint-Georges s'arrête à des points précis pour mettre en doute cette manière de juger et discute pied à pied la valeur des chevaux les plus en vue.

La beauté de notre langage sportif réside en ceci, qu'on peut tout dire sans être obligé de le prouver. Ainsi, rien n'est plus facile que d'affirmer la médiocrité ou la supériorité de l'année ; ce qui est l'argument favorable est tout aussi bien l'argument contraire ; le raisonnement le plus savant est à deux tranchants. N'est-il pas puéril de prendre parti avant d'avoir rien de sérieux ou de définitif ? Nos impressions du début de l'année sont infiniment trompeuses, comme nos appréciations des débuts des chevaux de deux ans. La manie de faire les professeurs nous rend sûrement d'ennuyeux doctrinaires.

Il y a, par exemple, cet axiome : dans une bonne année, il est facile de faire le classement des chevaux grâce à la régularité des performances. Ceci revient à dire que les bons chevaux courent mathématiquement et que les mauvais ont une qualité variable. Je n'ai jamais pu comprendre sur quoi était basé ce raisonnement, car j'ai vu des cracks se montrer d'une inégalité flagrante ; plus la machine animale est puissante, plus elle est sujette aux accrocs ; l'entraînement d'un grand cheval est plus difficile que celui d'un sellinger ; je voudrais donc savoir pour quelle raison un animal de grand ordre est plus certain de conserver sa place vis-à-vis de ses pareils ou de ses similaires que plus modeste que lui. Prenez deux mauvais chevaux de fiacre, l'accident seul pourra combler l'écart qui peut se produire entr'eux. Il est plus plausible que la bête de haute qualité pourra se surpasser. Donc, interversion de forme tout au moins aussi à craindre entre les animaux de tête ; défaillances tout aussi à prévoir que les mécomptes occasionnés par des plus ordinaires coursiers. Ce qui cause une illusion au sujet de ceux-ci, c'est le nombre. Il y a moins de chances que des animaux s'entrebattent s'ils sont cinq que s'ils sont deux cents. Cette considération n'empêche pas que nous ayons vu de grands chevaux battus, ou manquant de l'être, par des concurrents qui leur étaient notoirement inférieurs.

Le public aime les idoles

Seulement, nous aimons les idoles, ou les victimes. Cela dépend du caprice de la mode. Avec les Flying Fox, nous avons été aux idoles ; avec Finasseur et Clyde, l'an dernier, à pareille époque, nous en étions aux victimes. Au commencement d'avril 1905, on nous disait exactement ce qu'on nous dit en ce moment. Il n'y avait pas de chevaux de tête, à part le trio sacré. En 1904, après le Greffulhe d'Orange Blossom, on était consterné ; après celui de Maintenon, nous entendons les docteurs prononcer : « Nous n'avons pas de bons chevaux de tête ». Mais alors, la théorie de la régularité des performances, du classement immarcessible, que devient-elle ? Tout l'automne on a pu ranger les catégories et les individus comme de petits pâtés ; on a vu Prestige accomplir une série de perfomances... prestigieuses contre tous ceux qui lui ont été opposés ; il a débuté victorieusement dans l'Omnium de Deux Ans, à Maisons. Le 2 août, deux semaines plus tard, il remportait le prix de Deux Ans, à Deauville, sur la grande favorite Flying Star, qui venait de gagner le prix de Honfleur ; il revenait à Maisons battre très facilement une autre gagnante, Belle-Fleur, très estimée de l'écurie Edmond Blanc ; un autre succès n'était pas moins significatif contre Blue Fly, pouliche remarquablement essayée également chez M. Edmond Blanc, et qui enlevait ensuite le « Criterium International ». Prestige remportait sa cinquième victoire consécutive dans le Biennal de Maisons, semant son aîné Lecteur. Dans le prix de la Forêt, il jouait avec Cortès, Phœnix, et il terminait l'année dans le prix Heaume, sans avoir subi un échec, n'ayant eu à s'employer qu'une fois, à Deauville. Cette année, Prestige a remporté au petit galop, les deux seules courses qu'il ait courues.

Mais voici qu'on était tout prêt à dire que ce n'est pas Prestige qui était bon, mais bien les autres qui ne l'étaient pas. Et ces autres se montrent d'une admirable régularité. Alors ? On pourrait soutenir avec un égal succès que ce n'était pas Boïard qui était bon, mais Flageolet qui était mauvais et tous ceux rencontrés par ce cheval célèbre ; d'exemple en exemple, nous finirions par arriver à Ajax, nous disions que ce n'était rien que de battre Macdonald, que Turenne sortait des prix à réclamer ; bref, avec cette méthode, nous nous trouverions bientôt peu en peine de démolir tous les grands chevaux qui ont existé.

De même qu'il y avait l'Anglais qui suivait le dompteur, nous avons l'amateur de chutes retentissantes qui guette Prestige et qui assurera, au cas où ses moyens viendraient à le trahir : « C'était un animal surfait. »

Le même amateur qui guette Ganelon II, et Organiste et Moulins-la-Marche, non parce qu'il y a un intérêt, ni parce que sa bonne foi est douteuse, mais uniquement pour cette raison qu'ayant déclaré, le 15 mars au soir, que l'année ne vaudrait pas une chiquenaude, il importe que ce grave jugement soit sans appel.

Je n'ai jamais connu de critiques dramatiques déclarant la pièce détestable avant de l'avoir vue ; nos chevaux de l'année n'ont pas encore eu le temps de faire leurs preuves ; bien mieux, ils ont fait tout ce qu'on leur a demandé ; à moins d'exiger d'eux une pantomime de chevaux savants, je me demande ce qu'ils auraient pu faire de mieux en moins d'un mois de turf. Maintenon n'est pas un crack, c'est possible, mais nous en avons vu de moins beaux étonner le monde, en commençant par Presto II, en qui on n'a jamais voulu voir un bon cheval, jusqu'au jour où deux gloires anglaises se sont effondrées derrière lui dans une course sévère et régulière. Clamart, Champaubert n'avaient pas mieux fait que Maintenon, à pareille date.

Parlons-nous de la généralité ? Tout ce qui était derrière Ganelon II dans l'Optional a bien couru ; tout ce qui était derrière lui dans le prix de Saint-Firmin a bien couru. Amasis, son runner up, a gagné aussitôt après ; Organiste, transformé après un bon hiver, s'est comporté de façon à laisser fonder de grandes espérances.

Prestige se promène enfin dans le prix Eugène Adam. Sa victoire est d'une extrême facilité. Il devance immédiatement un des bons performers de l'année, Moulins-La-Marche. Il serait aisé aux détracteurs de dire que celui-ci n'est pas bon. Malheureusement, derrière, vient Phœnix, qui a reparu récemment en pleine forme à Longchamp, tel qu'il devait être lorsque, à la même époque, l'an passé, il ne succomba que d'une tête contre Jardy. Ce Phœnix-là, que de l'année nous ne devions retrouver aussi bien, malgré sa victoire sur Clyde, à Bade, en recevant treize livres, son entourage pensait l'avoir reconquis, et sa victoire récente au Bois avait été impressionnante. D'ailleurs, sa place devant Ecots, dans le prix Eugène Adam, fournit une indication à cet égard.

Où Prestige aurait-il laissé tous ces chevaux, si un autre l'avait forcé à s'employer !

Que devient le fameux axiome ?

Si tout cela ne compte pas, que devient le fameux axiome ? Les performances des chevaux de M. Edmond Blanc furent acceptées sans contrôle ; puis, moins ils coururent, plus ils semblèrent formidables. Plus Prestige s'est couvert de gloire, plus on a attendu sa prochaine défaite. Un fils du Pompon et d'une jument réformée, est-ce que ça peut-être un animal de tout premier ordre ! Et pas d'estampille de grand haras, qui plus est ! Un poulain retiré à bas prix à Deauville, puis vendu 30.000 francs essayé, à deux ans ! Le dépit, le snobisme, la jalousie, tout se met de la partie, et, finalement, le crack remportant une nouvelle et brillante victoire, serait peut-enfin reconnu illustre s'il consentait à faire Charlemagne. Mais l'Anglais du dompteur est là, qui veille !

Ce serait une erreur de croire que je m'étonne ; il y a longtemps que je connais cet état d'esprit ; aux courses, c'est à qui a toujours tout prédit ; on a hâte d'être de plus fort en plus fort, et il est plus facile de dire : « Si ce cheval là est le crack des cracks, c'est que l'année est bien mauvaise ». Que de dire : « Je crois ce cheval-là très bon, il aura la plus brillante carrière ». En effet, le pessimisme est si souvent justifié !

Maintenant, les performances étant régulières à souhait, sur quoi se base-t-on pour émettre une opinion défavorable ? Sur rien. Donc, pure fantaisie. Nous pouvons avoir, au surplus, en réserve, des inconnus destinés à être illustres ; nous pouvons avoir des révélations parmi ceux que nous avons vus, avec X. Y. Z. Est-ce que tous les ans la même comédie ne se représente pas, avec des variantes, des coupures et des doublures. Boïard fut une rosse à deux ans ; et tant d'autres l'imitèrent... plus ou moins bien ; tant d'autres « proclamés » furent infiniment brillants et éphémères.

Et d'un extrême, on passe à un autre : Ajax et Macdonald sont devenus des phénomènes ; or, nous avons, par deux fois, tremblé avec le premier, dans le Derby et dans le Grand Prix ; une fois que nous l'eûmes sacré grand cheval, la logique eut dû être de nous attacher aux pas de Macdonald ; or, nous lui préférâmes Caïus et Gouvernant, dans le prix Eugène Adam ; mais plus tard, dans le Prix du Président de la République, Gouvernant eut nos préférences de nouveau contre Macdonald ; celui-ci fut second favori à 4/1, et le gagnant de notre Derby, Finasseur, qui l'emporta, était offert à 6/1. Dame ! c'est que lui aussi était, alors, d'une année mauvaise, mais déclarée supérieure depuis. Gloire aux morts ou aux disparus !

Pour continuer l'exemple avec notre second du Derby d'Ajax, il partagea dans le Grand Prix de Bade, les faveurs du ring, avec Gouvernant qui gagna. Mais le second fut Clyde, notre deuxième derrière Finasseur dans le Grand Prix. Enfin, dans le Municipal, ce représentant de la génération d'Ajax ne partit point favori. Adam entraîne ce qui reste des enthousiastes de jadis, et il faut croire qu'ils étaient encore nombreux.

On le voit, nous manquons de positivisme et de confiance dans nos opinions. Aujourd'hui, nous nous disons qu'Ajax, Macdonald, Maximum, le plus méconnu de tous, Gouvernant, Finasseur étaient de bien bons chevaux. Souvenons-nous donc à l'heure des jugements sévères et anticipés, combien nous fûmes hommes de peu de foi.

SAINT-GEORGES.

Le Harem de Flying-Fox

Flying Fox a fait rentrer en France, en 1906, 150.000 francs d'argent étranger. L'Amérique, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche et la Belgique ont envoyé des poulinières à Flying Fox. Nous aurons l'an prochain un produit de Flying Fox et de la Camargo.

La Figlia

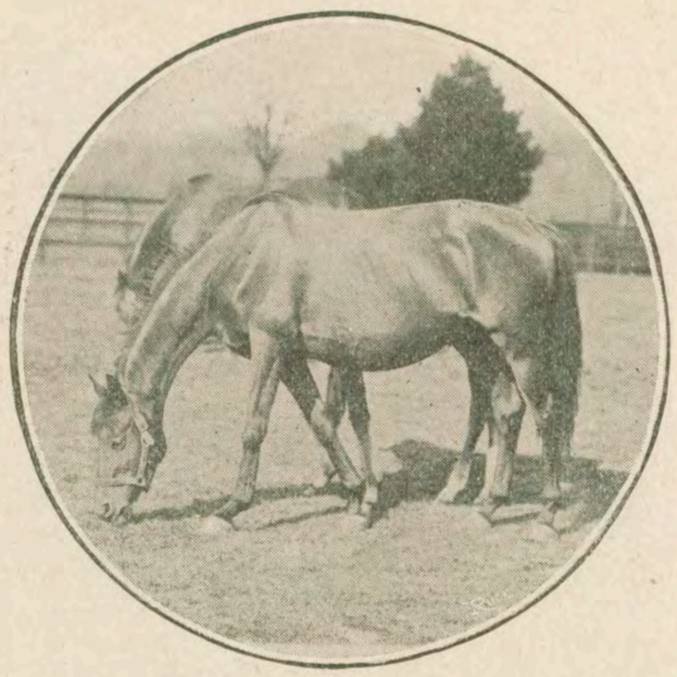
par Saraband et Vivandière, suitée d'une pouliche par Sidus. Propriétaire : Lord Cadogan (Angleterre).

Dans quelques années, le million que M. Edmond Blanc a laissé en Angleterre pour l'achat de Flying-Fox sera de retour en France et ce million viendra d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique et d'Autriche. Cette année, il a sailli douze juments étrangères; or, à 500 livres ou 12.500 fr. la saillie, cela fait la jolie somme de 150.000 fr. soit en somme le revenu de 3 millions : donc, commercialement parlant, rien que d'argent étranger, Flying-Fox rapporte cette année, au taux de 5%, l'intérêt de trois fois sa valeur marchande. On objectera qu'il y a des risques, certes, mais Flying-Fox comme un multimillionnaire, est assuré sur la vie pour une somme qui dépasse son prix d'achat. M. Edmond Blanc a donc fait un « placement de père de famille », car dans le petit calcul que je viens de faire, j'ai omis à dessein les poulinières du haras de Jardy, ainsi que les poulinières appartenant à des propriétaires français, saillies par Flying Fox ce printemps. M. Edmond Blanc, tout en dotant l'élevage français d'un étalon de haute marque, a donné aux propriétaires français un exemple que beaucoup pourraient suivre.

Il est vrai qu'acheter un étalon de grande valeur ne suffit nullement. Pour constituer une écurie supérieure, il ne faut pas faire seulement les sacrifices nécessaires, il faut encore y consacrer du temps des études et du soin; en même temps que connaisseur en chevaux de pur sang, il faut être agriculteur; cela semble bizarre au premier abord; mais l'entretien et le choix des prairies a une très grande influence sur l'élevage.

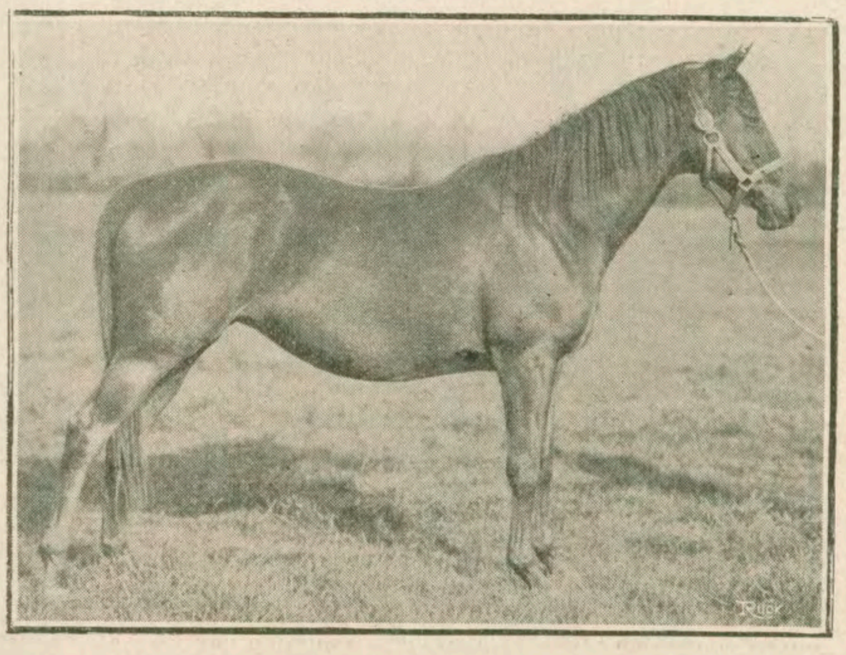
Et puis aussi, un cheval de course peut avoir gagné de grandes épreuves et être... stérile, cela s'est vu. Flying Fox à deux ans et à trois ans avait gagné les importantes et les plus classiques épreuves entr'autres les New Stakes d'Ascot, le Criterion Stakes de Newmarket, les Deux mille guinées de Newmarket, le Derby d'Epsom les Eclipse Stakes a Sandown, le St-Léger de Doncaster, le Jockey club de Newmarket; le total de ses gains s'élevait pour ces deux années exactement à 1.012.115 francs. Son pedigree est des plus fashionable, par son père Orme, il a le sang d'Ormonde, de Bend'or, de Galopin, de Doncaster, de Vedette, il remonte à Stockwell, à Normandy à Flying Dutchmann, à Voltigeur; par sa mère Vampire, il a le sang de Galopin, de Vedette de Rosebery et on retrouve dans le pedigree de la mère les mêmes ascendants que dans celui du père, Voltigeur, Flying Dutchmann, Stockwel.

Ses performances et sa naissance illustre plaidaient donc grandement en sa faveur : mais il était risqué néanmoins de mettre un million sur les espérances d'un étalon, M. Edmond Blanc l'osa, et quand Flying Fox produisit ces merveilleux athlètes : Gouvernant, Adam, Jardy, Val d'Or pour ne parler que de ceux-là, les éleveurs du monde entier sollicitèrent des saillies du fils d'Orme et de Vampire. Du monde entier, je dis bien, car les Américains eux-mêmes envoyèrent des poulinières à



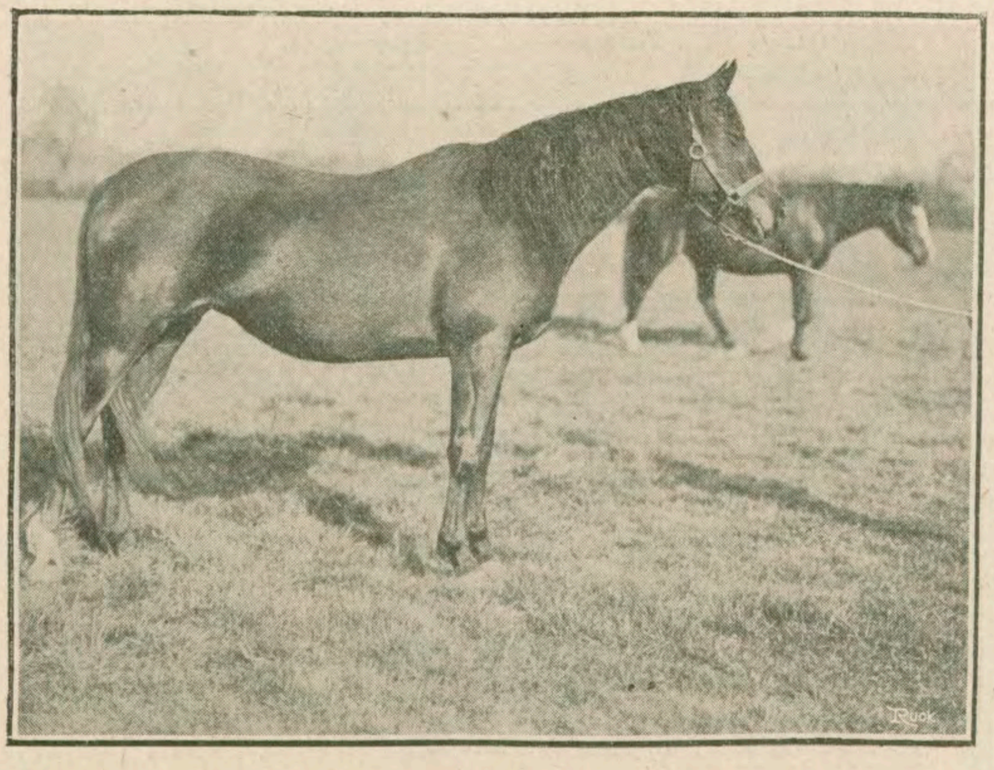
Firelight

par Fitz James et Golden Light, suitée d'un poulain par Gallinule. Propriétaire : M. Neuman (Angleterre).



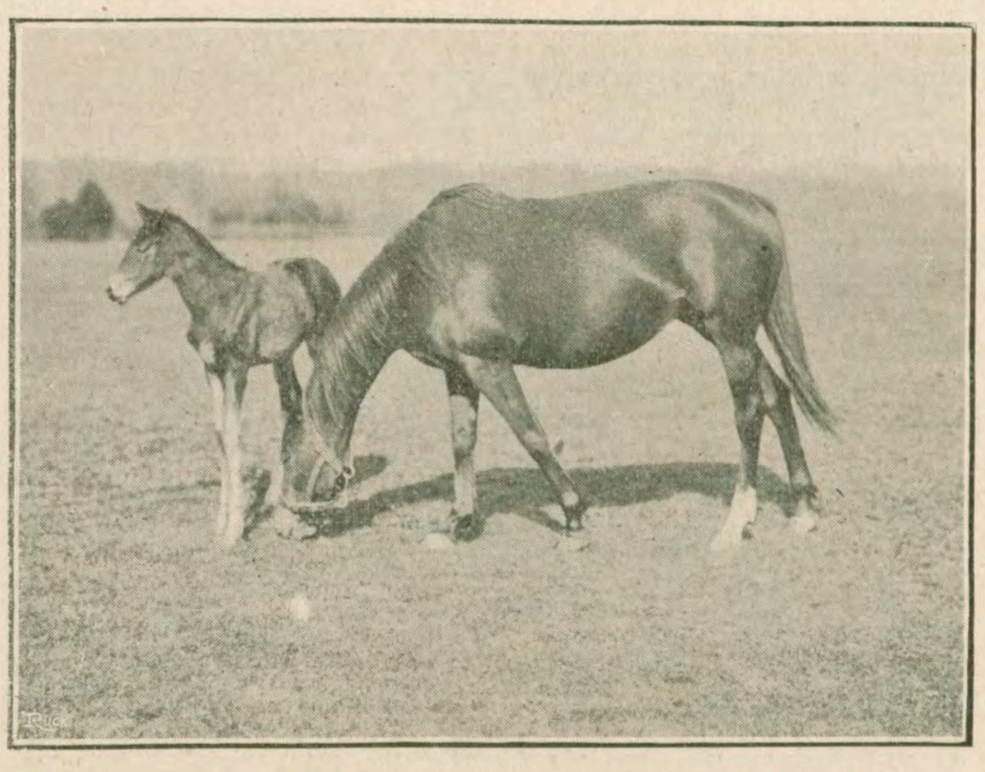
Amphora

par Amphion et Lierra, qui vient d'arriver au haras de Jardy. Propriétaire : S. M. Edouard VII.



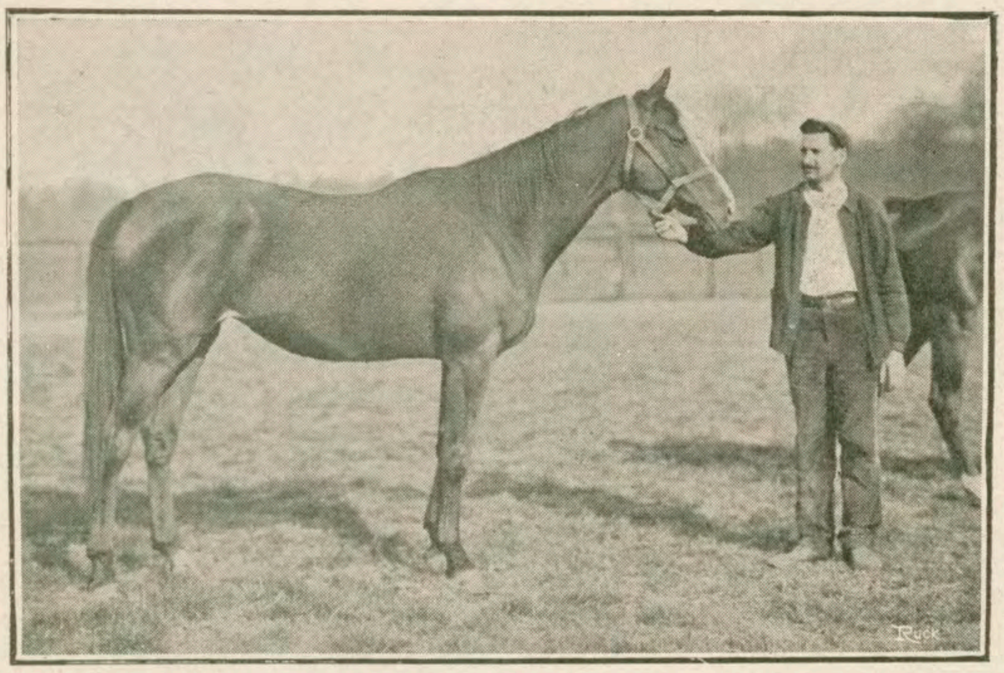
Mneme

par Minting et Arcadia, est aussi au haras de Jardy. Propriétaire : le duc de Portland (Angleterre)



Orgueilleuse

par Révérend et Oroya, suitée d'une pouliche par Masqué. Elle est la mère de Prestige. Propriétaire : M. Thomas (France)



La Camargo

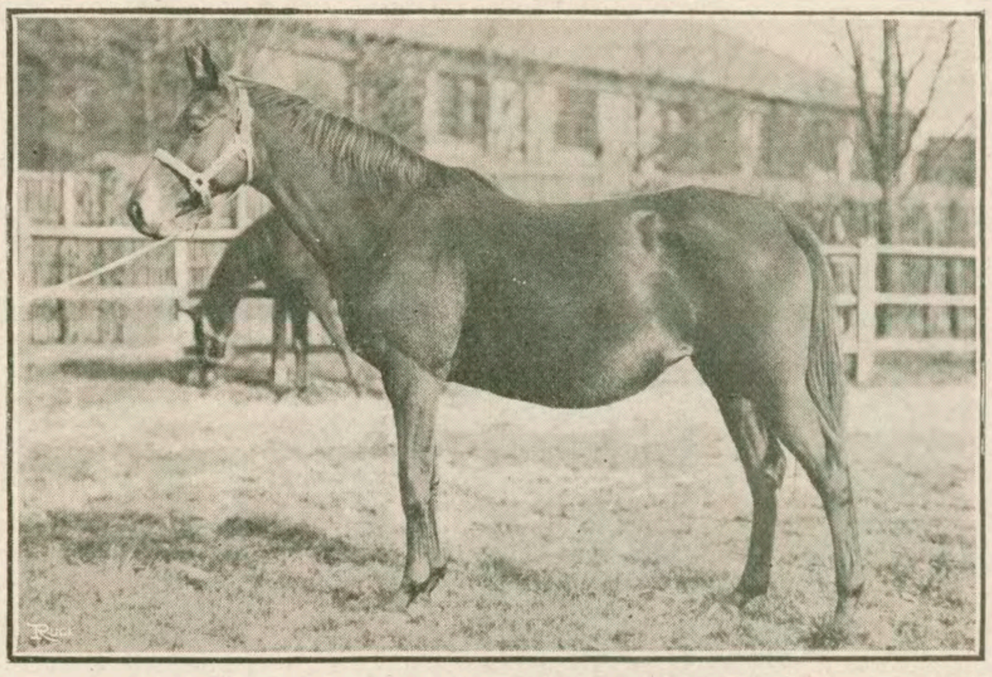
par Childwick et Belle et Bonne dont nous aurons l'an prochain un produit avec Flying-Fox. Propriétaire : M. Ed. Blanc

Flying Fox : l'an dernier M. Urizu, l'Edmond Blanc de l'Amérique du Sud, envoya au Jardy cinq poulinières ; quatre des haras des environs de Buenos Ayres et une d'un haras de Santa Fé.

Après tout, un million au vingtième siècle n'est pas un prix exagéré pour un étalon. Le grand père de Flying Fox, Ormonde, par Bend'or et Lily Agnès fut achete 750.000 francs; or, à l'époque où les premiers produits d'Ormonde parurent sur le turf, la valeur des allocations étaient certes bien moindre que depuis cinq ou six ans,

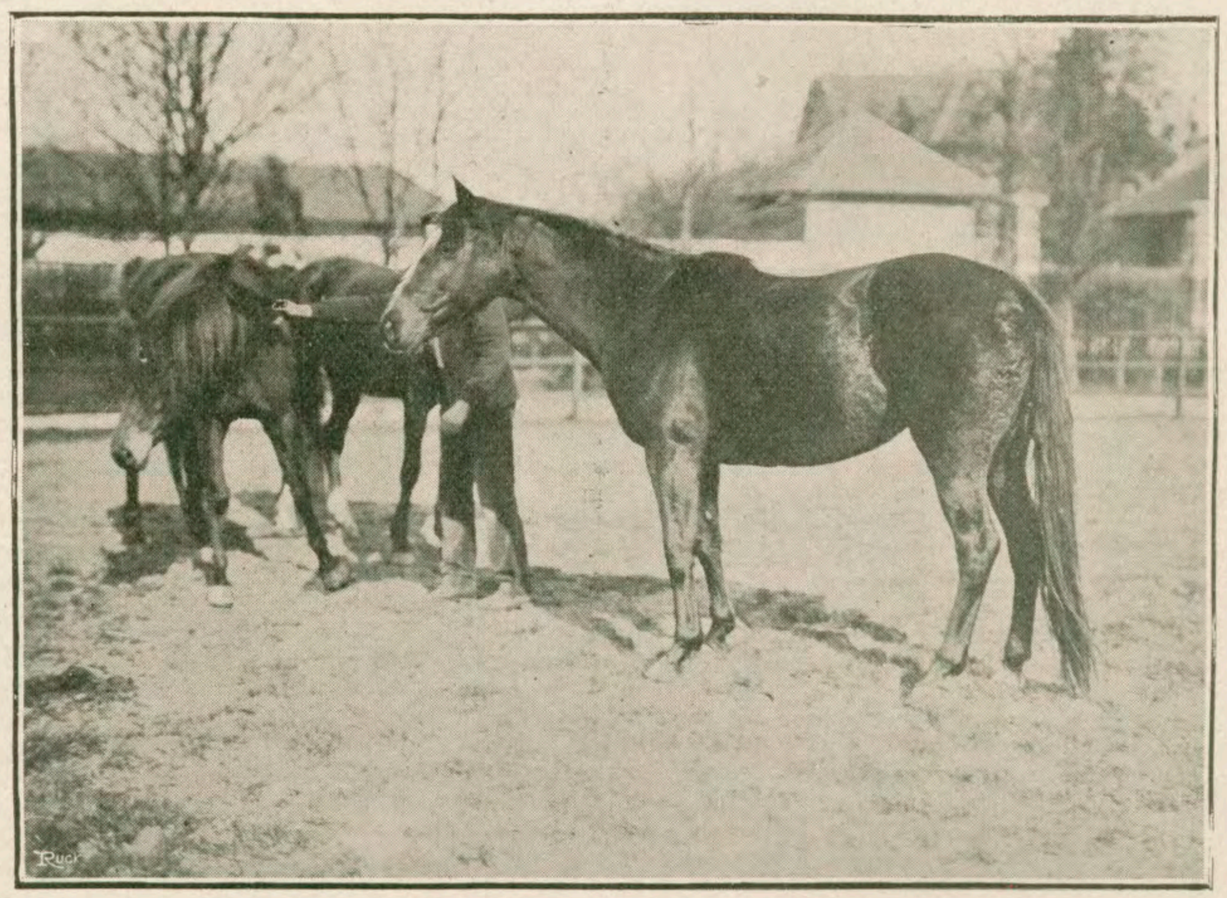
Cette année, Flying Fox n'a pas encore de poulinières sud-américaines, il est vrai de dire que l'époque de la monte dans ces pays est l'automne, tandis qu'en France c'est le printemps. Flying Fox vient de saillir dix poulinières anglaises : une d'Allemagne et une de Russie, et, parmi les poulinières françaises qui lui ont été présentées, trois méritent une mention spéciale; Orgueilleuse par Reverend et Oraya mère de Prestige et qui a donné l'an dernier une pouliche par Masque, la très fameuse La Camargo par Childwick et Belle et Bonne et Choïce mère de Caïus qui a déjà donné au Jardy un produit d'Ajax. Toutes les juments qui ont été saillies par Flying Fox sont de très grande origine et la propriété des plus grands éleveurs d'Europe. S. M. Edouard VII qui lors de sa visite au Jardy l'an dernier avait tant admiré l'étalon et cette invincible trinité Adam, Val d'or et Jardy a envoyé au fils d'Orme Amphora fille d'Amphion et de Lierra; Lord Cadogan a envoyé La Figlia par Saraband et Vivandière, M. Neuman, Firelight par Fitz James et Golden Light, M. Brix, Min Langden par Silwer Crown et Lady Langden, Lord Wolverton : Perfect Dream par Monon et Rosebud ; Sir Tatton Sykes.: Game Chick par Gallinule et Tierce et Flower of Wit par St-Florian et Pun (de cette poulinière un yearling fut vendu l'an dernier 125.000 fr.) le Baron Oppenheim Austria par Ayrshire et Orsova, M. Neuman, Sirenia par Gallinule et Concussion; le major Loder, Gallinaria par Gallinule et Pierrina, le duc de Portland, Mneme par Minting et Austria., etc.

PAUL MEGNIN.



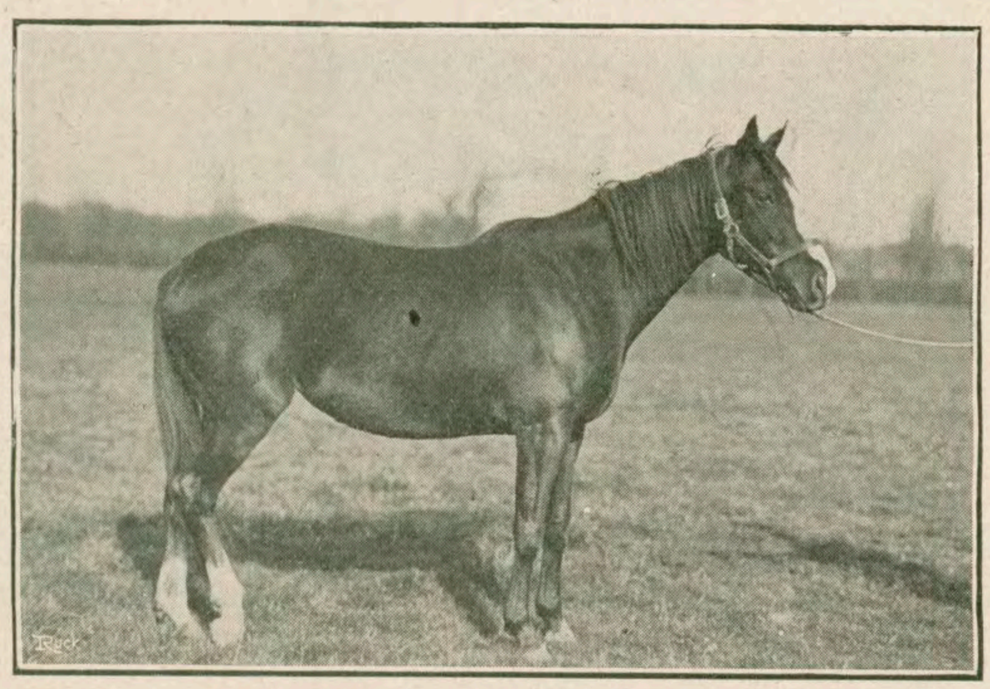
Austria

par Ayrshire et Orsova, qui aura un produit de Flying-Fox. Propriétaire : le Baron Oppenheim (Allemagne)



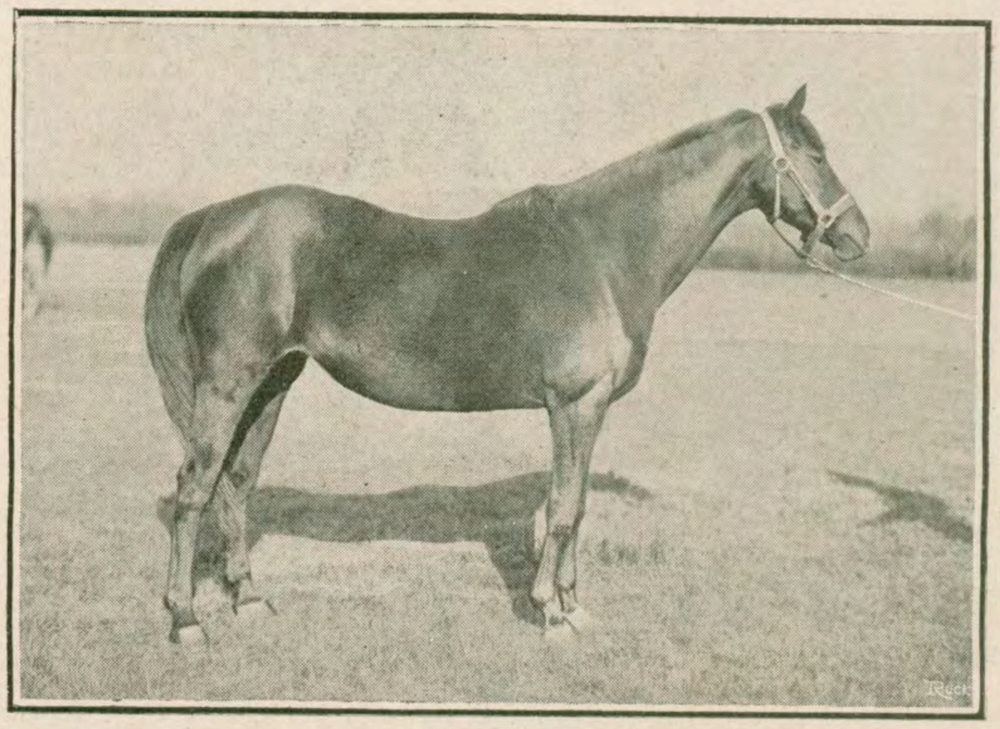
Flower of Wit

par St-Florian et Pun, dont un poulain a été vendu 125.000 francs l'année dernière. Propriétaire : Sir Tatton Syzes (Angleterre).



Lasnick

par Vederemo et Rape of the lock, arrivée au haras de Jardy. Propriétaire : M. de Lazareff (Russie)



Gallinaria

par Gallinule et Pierina suitée d'une pouliche par St-Frusquin. Propriétaire : le Major Loder (Angleterre).

Les Progrès dans la Fabrication des Articles de Sports Athlétiques

Il n'y a pas que les maisons étrangères qui soient capables de fabriquer les articles et accessoires indispenables aux Sports athlétiques modernes. Les maisons françaises peuvent rivaliser avec la concurrence étrangère.

Au cours des derniers championnats de tennis qui viennent d'être disputés sur la Côte d'Azur et à Paris, j'avais remarqué que les différents joueurs, aussi bien français qu'anglais, se servaient tous, ou tout au moins pour la plus grande partie, de la raquette *Driva*, fabriquée par la maison Williams et C°, 1, rue Caumartin, à Paris.

Cette constatation m'avait d'autant plus étonné que je savais que cette raquette est essentiellement de construction française et qu'il est reconnu depuis longtemps que les anglais ont l'habitude de ne se servir, pour les accessoires de sports athlétiques, que de produits de leur pays. Il est vrai que j'appris bientôt que l'adoption de la raquette *Driva* par les champions d'Angleterre, de France, de Belgique, de Russie, etc., était due aux qualités vraiment supérieures qu'elle présente sur les autres raquettes.

Le cadre de la raquette *Driva* est fait en frêne bien choisi, renforcé aux épaules; le boyau est d'une excellente qualité; les montants sont en blanc et les travers en rouge. La forme et la disposition des boyaux donnent une tension parfaite et, en même temps une élasticité suffisante pour ces coups de vitesse si recherchés par les grands joueurs.

Il en est d'ailleurs de la raquette *Driva* comme de tous les accessoires sportifs, car c'est bien à tort que l'on se figure que nous sommes encore à ce sujet les tributaires de l'Angleterre. Depuis longtemps, nous n'avons plus à nous préoccuper de savoir où trouver ce dont nous avons besoin. La France est maintenant largement représentée par des maisons qui se sont fait une spécialité de ce genre d'articles et la Maison Williams et Co, peut, à juste titre être placée à la tête de celles-ci.

Usine de la Maison Williams & C°

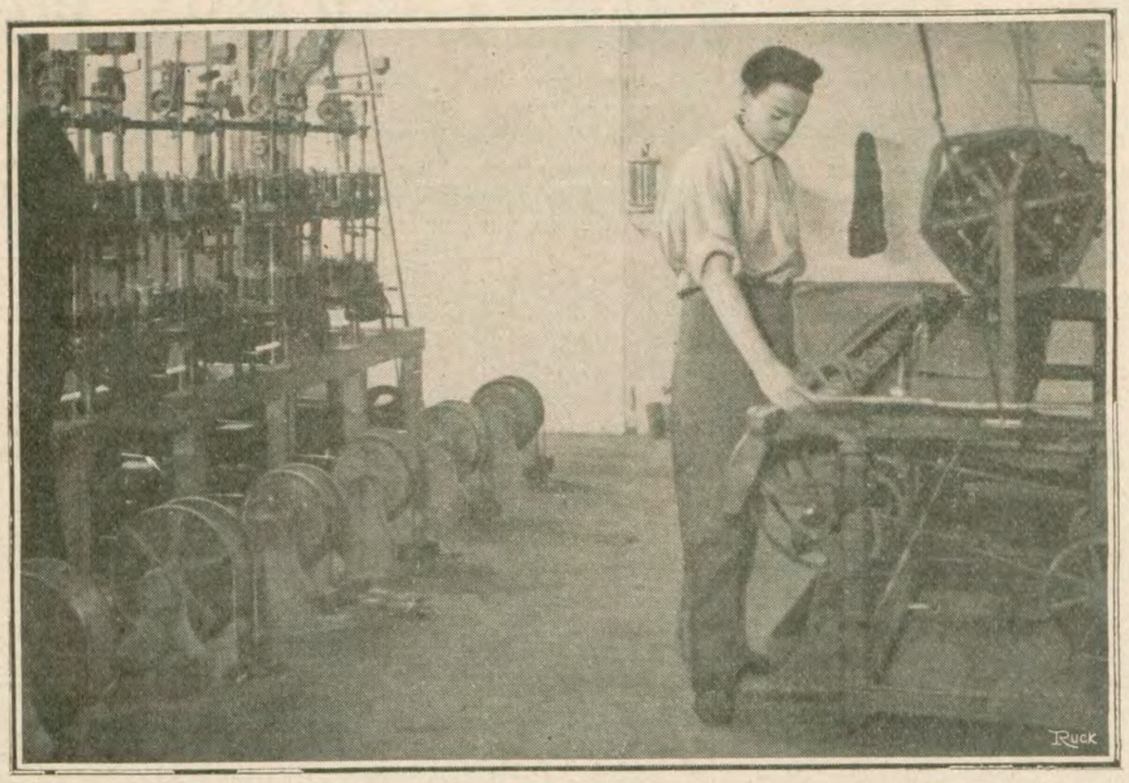
C'est ainsi qu'elle possède aux portes de Paris, à Levallois-Perret, une usine d'une vaste étendue, dont l'outillage perfectionné et unique lui permet de fabriquer tout ce qui touche aux sports athlétiques.

Cette usine occupe 70 ouvriers expérimentés et spéciaux et il sera d'ailleurs facile de se rendre compte de son importance par les photographies que nous donnons de quelques-uns de ses ateliers.

Avant d'accéder à ceux-ci, on voit d'abord un chantier de bois renfermant des centaines de frênes destinés à servir à la fabrication des raquettes de tennis. Puis, se succédant dans un ordre parfait selon les divers phases de la fabrication des différents articles dont s'occupe la Maison Williams et Co, voici les ateliers où sont fabriqués les câbles élastiques pour le *Zofri*, le gymnase de chambre par excellence, dont l'installation est d'une simplicité et d'une facilité extrêmes.

L'atelier de cintrage des bois destinés aux raquettes est des plus intéressants. Il comporte un outillage spécial et perfectionné qui n'existe dans aucune autre maison. Successivement nous visitons les ateliers de fabrication des cordages de raquettes, la chambre de séchage des bois cintrés destinés à celles-ci, puis voici maintenant l'atelier de fabrication des ballons de foot ball et enfin uu immense hall dans lequel sont fabriqués d'une façon générale tous les articles, accessoires, etc. des jeux et des sports athlétiques.

E. V.



L'atelier des câbles élastiques.
Chambre des machines servant à la fabrication des câbles élastiques pour le Zofri, *le gymnase de chambre bien connu.*

L'atelier de fabrication générale des articles et accessoires de sports athlétiques
C'est dans cet immense hall que sont fabriqués tous les articles et accessoires servant aux sports et aux jeux athlétiques.

L'atelier de cordage des raquettes.
Après être sortis des mains des ouvriers chargés de faire les cadres, ceux-ci passent dans l'atelier de cordage pour être munis de boyaux.

La fabrication de cadres de raquettes.
C'est dans cet atelier dont notre photographie ne fait voir qu'une partie que sont fabriqués les cadres des raquettes de tennis.

Le Sportsman et la Finance

Voici les derniers jours des vacances de Pâques et aujourd'hui encore un temps merveilleux favorise les parties en plein air.

Tout à l'heure, des automobiles emporteront tout une bande de jeunesses vers les profondeurs de la forêt de Marly, où elle a organisé un gai pique-nique.

Nous sommes au nombre des invités : hâtons-nous de rédiger cette causerie afin de ne retarder personne.

Il s'agit bien de finances aujourd'hui! Oui : mais demain, pendant que les jeunes gens piocheront leurs examens, les parents devront songer aux grandes vacances, pendant lesquelles on vit au grand air de la Mer ou de la Montagne... si l'on a les fonds nécessaires pour faire face à ces grosses dépenses.

Et c'est ainsi que les exigences toujours croissantes de la vie moderne ramènent infailliblement à la *ratio rerum* : à l'argent!

Elle est loin la fameuse théorie de l'abaissement du taux du revenu, dont on nous rabat les oreilles depuis 25 ans! ceux-là mêmes qui prêchaient au public la marche vers le taux normal de 2 1/2 o/o — rappelez-vous les obligations de chemins de fer, dernier modèle — offrent aujourd'hui du 5 o/o russe à 88! revenu 5,60 o/o!

O justice immanente! Amère ironie des faits! On a vendu les yeux de la tête des objets d'art en simili-bronze, du 3 o/o russe à 90,50 et l'on en est à la boutique à treize : du 5 o/o à 88.

Quelle morale en action! Nous voudrions reproduire les beaux articles qui ont prôné les obligations 2 1/2 o/o pour bien faire sentir aux capitalistes jusqu'à quel point on a abusé de leur candeur.

Pendant qu'on leur disait que la France s'acheminait vers ce taux de 2 1/2 à cause de la grande richesse, l'argent rapportait 4 1/2 en Autriche et en Italie, 5 o/o en Espagne, 6 o/o en Turquie et au Canada, 10 o/o au Brésil et en Argentine etc... Et les grandes obligations de Chemins de fer américains s'émettaient à 5 o/o.

C'est ce qu'elles font encore, n'en déplaise à nos grandes banques et nous pouvons, avant de partir pour la forêt de Marly, vous dire à ce propos deux mots utiles :

Commencez par vendre à tour de bras vos vieux emprunts russes; vous auriez dû les vendre depuis le mois de février 1903. — Mais dépêchez-vous, car plus vous tarderez et moins vous vendrez cher, vu que tous les emprunts russes se nivelleront sur le dernier... ou sur le prochain, ce qui sera peut-être pire.

En même temps, souscrivez tant que vous pourrez à l'emprunt 5 o/o actuel. Ce n'est pas que nous aimions les fonds d'Etat Russe, mais il est évident que celui-ci est avantageux, seulement on ne vous en donnera que très peu pour bien des raisons que vous saurez plus tard.

Et alors, il vous restera beaucoup de disponibilités pour acheter d'excellentes obligations américaines ou autres, rapportant bien net 5 o/o : nous sommes à votre disposition pour vous communiquer la liste de ces valeurs et vous donner sur chacune d'elles tous renseignements.

En agissant ainsi, vous gagnerez :

1° — Un revenu beancoup plus beau que celui de vos vieux fonds russes ou des autres titres ne rapportant pas 3 o/o au moins, que vous avez en portefeuille et qu'il faut vendre également.

2° — Une diminution de vos risques qui vous met, en partie, à l'abri de la grève générale, de la révolution sociale! et des autres petits désagréments auxquels est exposé notre vieux pays un peu trop civilisé.

Correspondance.

Les nombreuses lettres qui nous arrivent nous obligent à donner plus de place à la correspondance.

P. DE V. — Faites-nous connaître le montant des disponibilités que vous désireriez employer en Chemins de fer Américains, nous vous établirons un projet de placement raisonné.

G. à BERNAY. — Nous ne sommes pas prophètes, nous ignorons donc à quand l'impôt sur le revenu. Mais, puisque vous voulez des valeurs à plus-values, achetez action troisième privilégiée 4 % "**Grand Trunk**" Chemin Canadien qui cote aujourd'hui environ **$** 65. Quand aux actions privilégiées 4 % **Missouri Kansas Texas,** vous pouvez les mettre en portefeuille à **$** 71 : elles iront certainement au pair. Mais nous préférerions vous voir acheter de bonnes obligations 5 %.

DE C. Rue de Lille. — Au sujet des actions de la Société anglaise **Mercédès** nous vous adressons, par lettre, les renseignements que nous avons.

Nous engageons nos lecteurs à demander la *Revue Internationale des Valeurs de Placement*. 14, rue Grange-Batelière, complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*. Le service gratuit leur sera fait pendant 3 mois.

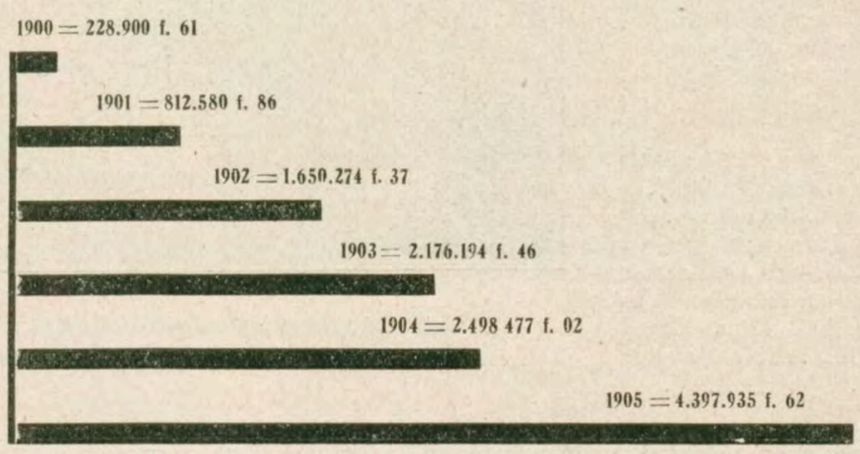
N. B. — Pour tous renseignements, ordres de Bourse, etc, nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la Banque *Demme Desrousseaux & Cie* 9, rue Pillet-Will, Paris.

CHIFFRES INTÉRESSANTS

Nous croyons intéressant pour nos lecteurs et nos amis de mettre sous leurs yeux un extrait du rapport présenté par M. Pierre Lafitte, directeur technique et administrateur délégué des « Publications Pierre Lafitte et Cie » à l'assemblée générale des actionnaires (27 mars 1906).

... L'année qui vient de s'écouler et celle au cours de laquelle nous avons lancé *Femina* resteront vraisemblablement les deux grandes dates de notre Société. La création de nos trois organes *Je sais tout*, *Fermes et Châteaux* et *Jeunesse*, ainsi que la mise au point de *Femina*, *Musica* et la *Vie au Grand Air* ont donné à cette maison un regain de vie, de prestige et d'affaires qui l'ont placée sans conteste au tout premier rang des maisons d'éditions de publications périodiques illustrées....

... L'aménagement récent de nos messageries dans un immeuble rue des Cordelières et l'installation prochaine de nos services de direction, rédaction, administration, composition, photographie et photagravure, dans le superbe hôtel que nous allons inaugurer en octobre prochain aux Champs-Élysées, et dans lequel nous faisons construire un véritable théâtre dont nous saurons faire profiter nos abonnés et nos clients, nous permettront de donner à nos journaux un cadre digne de leur importance...



Le graphique ci-contre représente le chiffre d'affaires de la Société des « Publications Pierre Lafitte et Cie » depuis sa foudation. Il est à remarquer que nos publications sont comptées au prix net auquel nous les veudons aux marchands de journaux; si elles étaient comptées dans notre chiffre d'affaires au prix vendu au public, le chiffre ci-dessus serait augmenté au moins d'un tiers. Enfin, on se rendra compte que l'énorme différence des années 1904 et 1905 est causée en grande partie par l'énorme succès de Je sais tout.

... La comparaison entre les chiffres d'affaires des derniers exercices de notre Société fait ressortir une progression très marquée et constante.

Le montant total de nos affaires comprenant les abonnements, la vente des numéros, les recettes de publicité et les recettes diverses s'est élevé

en 1900.....	à	228.900 61
1901.....		812.580 86
1902.....		1.650.274 37
1903.....		2.176.194 46
1904.....		2.598.477 02
1905.....		4.397.935 62

en augmentation de 1.899.458 60 sur l'année précédente.

C'est un résultat remarquable que nous devons surtout à l'énorme succès de *Je sais tout* qui vient, à l'heure actuelle, à la tête de nos six publications par l'importance de son tirage.

Des félicitations ont été votées à l'unanimité à M. Pierre Lafitte, sur la proposition du président du Conseil d'administration, pour la façon brillante dont il a dirigé les affaires de la Société pendant l'année 1905.

L'ABONNEMENT A LA "VIE AU GRAND AIR" REMBOURSÉ

Toute personne s'abonnant pour un an à la *Vie au Grand Air* ou renouvelant son abonnement pour un an aura droit au remboursement de cet abonnement, par une prime magnifique : une parure de chemise artistique doublé d'or garanti inaltérable de la Maison du "Titre Fixe". Cette parure, d'une valeur de 26 francs, se compose de trois boutons de chemise et de deux boutons de manchettes à chaînette. La prime sera expédiée franco à toute personne qui en fera la demande en envoyant son abonnement moyennant : 3 fr. 50 pour la France et 6 fr. pour l'Etranger, pour frais divers.

Les bijoux « Titre fixe » sont absolument semblables aux bijoux en or, ils sont inattaquables aux acides et garantis inaltérables; ils sont vendus, par les bijoutiers, cinq fois moins cher que les mêmes bijoux en or, et sont rachetés, même hors d'usage, 50 centimes le gramme.